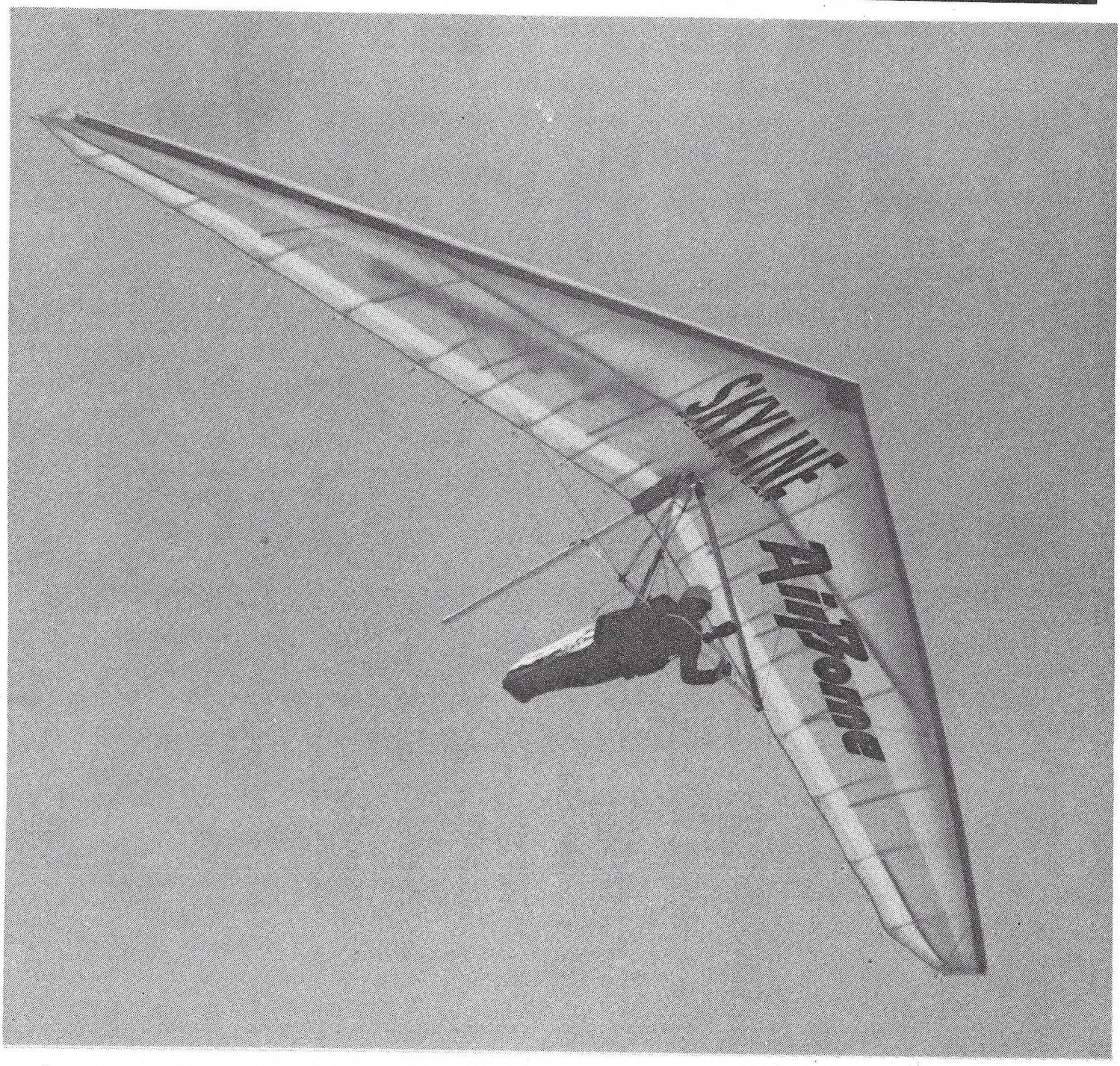
Gunnar Renner

HYPOXIA

HÄNGFLYGARNAS TIDNING

Nr 47
Sept 1993



Sommarens tävlingar - alla resultat
Rafflande VM

Hypoxia är ett informationsorgan för alla klubbmedlemmar i alla hängflygklubbar anslutna till **Svenska Flygsportförbundet (FSF)**. Hypoxia ges ut fyra gånger per år och distribueras direkt till medlemmarna. Det ankommer på klubbarna att hålla FSF med aktuell medlemslista på sätt som särskilt informeras om. Meddelanden som **FSF Hängflygsektion (FSF/H)** vill skall nå klubbars styrelse, grupper av medlemmar eller enskilda medlemmar och som publicerats i Hypoxia behöver inte sändas på annat sätt.

FSF/H är en sektion i FSF och associerad till **Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK)**. Genom KSAK är FSF anslutet till det internationella flygsportförbundet **FAI** och FSF/H till dess hängflygkommission **CIVL**. FSF-anslutna klubbar är anslutna till **Riksidrottsförbundet (RF)**.

HÄNGFLYGSEKTIONENS STYRELSE EFTER ÅRSMÖTET VÅREN 1993

Ordförande, utbildning, regler, kontakt Lfv, Hypoxia	Rolf Björkman, Backlöksvägen 103 165 77 Hässelby, 08-739 39 70
Vice ordf, kassör, distansliga, försäkringar	Hasse Johansson, Håkmark 254 905 91 Umeå, 090-383 28,
Sekreterare	Per Viklund, Tryffelvägen 39 756 46 Uppsala, 018-30 32 69
Bogsering, UL-frågor, bitr. tävlingar	Anders Andersson, Noremon 13 827 00 Ljusdal, 010-60 46 80
Tävlingsansvarig	Mats Karlsson, Sunnanvägen 14 D 222 26 Lund, 046-12 97 21
Bitr. tävlingar	Urban Olofsson, Postgatan 7 982 31 Gällivare, 0970-152 61
Flygsäkerhetsfrågor lägerverksamhet	Jon Bergström, Tulegatan 53, 4 tr 113 53 Stockholm, ~~08-612 79 95~~ 013-11 87 27
Suppleant, extern information	Louise Strömbäck, Prytzgatan 19 431 31 Mölndal, 031-87 75 02
FSF styrelse, ordinarie **suppleant**	Per Viklund Rolf Björkman
Repr. FAI CIVL	Mats Karlsson
FSF och FSF/H valberedning	Annika Olsson, 0647-511 70 Håkan Sundin, 060-55 22 87

HYPOXIAS REDAKTÖR OCH ANSVARIG UTGIVARE

Rolf Björkman
Backlöksvägen 103, 165 77 Hässelby
Tel. 08-739 39 70, 010-218 39 24

Nästa nummer 1993- 12-15, presstopp 1993-11-10

Omslaget: Tävlingspilot under VM 93 i USA
Foto: Kenneth Norberg

FSF/H-ANSLUTNA KLUBBAR

Albatross Hängflygklubb
c/o Michael Andersson
Fodergränd 24
931 53 Skellefteå
0910-523 46

Aquil Hängflygklubb
c/o Bengt Hammarsten
Kolgränd 5
910 24 Obbola
090-451 05

Arctic Hanggliding Club
c/o Roland Eriksson
Högalidsgatan 5, 7 tr
981 35 Kiruna
0980-169 69

Arjeplogs Hängflygklubb
c/o Karl Axel Dahlberg
Box 121
930 90 Arjeplog
0961-108 50

Dala Hängflygklubb
c/o Börje Haglund
Jämvägsgatan 3
784 63 Borlänge
0243-392 65

Dundrets flygklubb
c/o IOGT-NTO
Box 18
983 21 Malmberget
0970-237 40

Friflygarna HFK
c/o Robert Reinholdsson
Stationsgatan 1 C
933 00 Arvidsjaur
0960-129 61

Frösö Hängglidarklubb
c/o Jörgen Redin
Lottgatan 16
831 45 Östersund
063-10 10 28

Gwaihir Hangglidingklubb
c/o Dennis Lewrén
Hvitfeldtsgatan 4
411 20 Göteborg
031-13 01 12

Hammars HFK
c/o Anna-Karin Åkesson
Hammar 27
270 21 Glemmingebro
0411-225 44

HIF Glidflygarna
Högskolans IF
951 87 Luleå
0920-690 78

Skånes Drakflygarklubb
c/o Anna Sonesson
Söderåsv 1, Gunnarstorp
267 90 Bjuv
042-707 30

Stockholms Hängflygklubb
Tomtebogatan 11 ö. g.
113 39 Stockholm
08-33 13 18

Sundsvalls Hänggäng
c/o Göran Westerlund
Älvgatan 4
862 00 Kvissleby
060-51 31 31

Umeå Hängflygklubb
c/o Hasse Johansson
Håkmark 254
905 91 Umeå
090-383 28

Vårgårda Hängflygklubb
Lyftet
c/o Flemming Göransson
Trastvägen 7 K
447 00 Vårgårda
0322-237 22

Vänersborgs Hängflygklubb
Pegasus
c/o Lennart Karlsson
Lilla Håjumsgatan 11 D
461 35 Trollhättan
0520-186 24

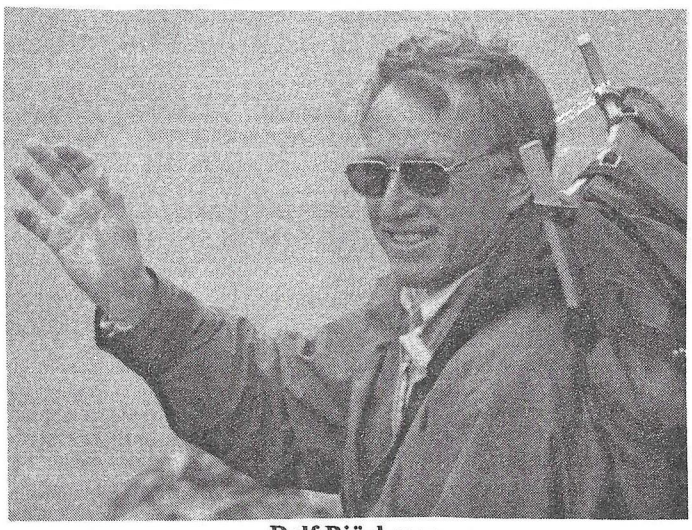
Ållebergs Hängflygklubb
Ikaros
c/o Leif Johansson
Idrottsgatan 9
522 00 Tidaholm
0502-144 86

Åre Drakflygarklubb
Box 151
830 13 Åre

Örebro Hängflygklubb
Örhänget
c/o Bengt Höök
Boskärsgatan 17 B
702 25 Örebro
019-10 38 65

Ö-viks Vingar
c/o Lennart Eriksson
Överbilla 3451
890 27 Överhörnäs
0660-732 15

Redaktören har ordet



Rolf Björkman

Det förra numret av Hypoxia handlade mycket om haverier och flygsäkerhet. Innan Du ens hade läst det numret inträffade ännu ett haveri med dödlig utgång. Ytterligare ett haveri inträffade nästan samtidigt men där inskränkte sig följderna till skadad pilot.

De senare haverierna hade ytligt sett inte någon likhet med de tidigare två allvarliga haverierna där piloterna hade glömt kroka i sig. I dödsfallshaveriet, där styrbygeln slog i marken i hög fart vid landning, kan man troligen härleda orsakerna till sammanfallande händelser i form av svåra väderförhållanden, bristande rutin på aktuell hängglidare och ett tveksamt landningsförfarande. I det andra fallet brast bogserlinan i början av startfasen. Eftersom piloten steg brant kunde piloten inte sänka nosen och hämta fart innan hängglidaren slog i marken.

Alla de fyra svåra haverierna under första halvåret 1993 har ett gemensamt. Piloten har genom sitt agerande själv utlöst haveriet. Därmed är det inte sagt att det är pilotens fel att haveriet inträffade. Troligen kan man påstå att han inte ensam är den skyldige.

Det börjar kännas som om jag har karbonpapper i munnen men jag kan inte underlåta att åter ta det viktigaste ordet i min mun för att sedan fästa det på pränt. Egentligen borde det lysa i eldskrift. Ordet är **ATTITYD**. Varför har tillräckligt många av våra piloter så felaktig attityd till flygsäkerheten och till hur verksamheten skall bedrivas att haverier som bedöms som onödiga inträffar? För alla dessa haverier har varit "onödiga". Kunskapen hos oss har funnits. Haverierna har inte gett oss någon ny lärdom, annat än att vi konstaterar att alla inte har lärdomen förankrad i hjärnan.

Hur kan det komma sig att trots allt som nu sagts i frågan om att organisera sin bogserverksamhet det fortfarande bedrivs bogsering på så lösa boliner? Hur kan det komma sig att så många stiger så brant efter start när man vet att linbrott då är ödesdigert och att just brant stigning i detta skede ökar risken för linbrott? Är det ingen som påpekar att metoden är fel? Vågar man inte snacka med varandra och diskutera felaktiga beteenden? Är våra piloter känsliga för tillsägelser och ovilliga att ta åt sig kritik mot det egna förträffliga jaget? Varför frågar inte piloterna istället efter synpunkter och kritik (positiv och konstruktiv). Är man precis som bilförare d v s bäst och vill inte höra talas om något annat? Det skulle inte förvåna mig om just hängflygpiloter är ett släkte som aldrig skulle acceptera kritik mot sitt sätt att framföra en bil, i vart fall inte i skickligheten att göra det. Möjligen kan man acceptera att höra att man kör våghalsigt och fort men inte oskickligt eller felaktigt.

Hur kan det komma sig att piloter kommer till Hammars backar med muntlig instruktion med sig från en instruktör trots att man inte flugit hang tidigare och inte tar någon kontakt med lokala vetare trots att de finns på plats? Hur kan det komma sig att piloter flyger in i kontrollerat luftrum trots att de vet att det inte är tillåtet? *Forts sid 4*

VÅRT EMBLEM!

FSF/H emblem

Vårt emblem i blått, gult, svart och vitt.
Beställes hos kassören lämpligast genom att sätta in den aktuella summan på FSF/H postgiro 91 29 93-3.
Glöm inte adress.

Tyg: 25 kr/st, 20 kr/st vid över 10.

Klisterdekal: 5 kr/st, 40 kr/10 st.

Trevligt att ha på väskan, jackan eller andra saker som syns, bilen t.ex.
Visa att Du flyger på det trevligaste sättet som finns.

SVENSKA FLYGSPORTSFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN

Säljes

Enterprise, mellanstadiev, grön/vit, perfekt skick, 5000 kr vid snabb affär. Tomas, 08-34 12 12.

Nybörjarutrustning: Atlas La Mouette, 14 kvm, -89, ario **Flytec 3020**, **Scorpio** sele, **Metamorfosi** skärm. Fint skick, 16500 kr. Mats, 0980-175 96.

Schwarze Minimum motorsats, -87, 25 tim gångtid. La Mouette **Hermes 15** -86. La Mouette **liggsele** med stag och La Mouette **räddningsskärm** -87, 10000 kr. Nils Norsell, 036-15 00 61.

Mosquito Motorsele, som ny, 2 propellrar medf. Prisidé 22000 kr. Jens, tel/fax 0670-330 29, 010-251 90 26.

Thalhofer Reflex -91, högprest, ca 30 flygtim, neongula bygelben o kingpost, sponsortext på vingen därför priset 16500 kr (annars 18-19 tkr). Mkt fint skick. **Keller Integralsele**, röd, ren o snygg, 2000 kr. **Räddningsskärm**, 2000 kr. Säljes pga andra intressen. Torbjörn Winther, 040-98 24 91.

Enterprise 173, mellanstadiev, 8000 kr. Eric, 031-47 43 41.

Rumour -89, 14,5 kvm, fint skick. **Apco** sele m skärm. Paketpris vi snabb aff 16900 kr. 08-638 04 18.

La Mouette **Compact 14** -90, endast ca 50 flygt, extra bygelben och 2 yttre vingrör, 12000 kr. Tomas Ojala, 09-652 36 26.

Clubman med ny **Apco** integralsele och skärm, 11500 kr. Kalle Nyman, 08-80 34 79.

Seedwings Sensor 610 - 144, -92, neon/lila/vit. **Skyhook Gipsy 155**, röd/vit. **Skysystem** integralsele inkl bogserreleaser och räddningsskärm. **Brauniger PII** höjd o variometer. Aquil Hängflygklubb, 090-12 70 31, 090-12 60 10 el 090-451 05.

Thalhofer Joker -92, 15 flygtim, 30 % dubbelsegel, mkt bra nybvinge, fint skick. Mats, 0303-22 26 84. 12000:- Resa i framkant.

Mellanstadiev **Tecma Medium** -98, vit m lila framk, i bra skick, extra bygelben, sele med skärm, hjälm. Staffan, 031-38 16 74.

Clubman CFX 160 -86, nya vtippar, nya vajrar, 8500 kr. **OK Keller** 170 - 190, gul, skärm, fluck Arizone, 4500 kr. **Instrument** Stålberg, 1000 kr. Bengt, 090-451 05.

Mosquito motorsele, anv endast 15 tim, 19500 kr. Rauno, 016-245 51.

Airwave K4+, -93 "ny". **Apcos Jetstream** integralsele. **Apco Mayday** skärm. Mkt bra pris utlovas. Per-Olov, 019-31 06 05 dagtid el helg.

Hermes 15, 5 flygtim, 9800 kr. Ny **Atlas 16**, 2 extra bygelben, 12800 kr. **XS 155, power kit**, 29100 kr. Ogg, 042-14 13 71.

Apco Light DS 180 (Nimbus Light), mellanstadievinge, helt ny, ej använd, mylarframk och alla andra tillbehör, snygga färger, 12900 kr. Folke Wikberg, 060-15 08 88 eller 010-251 93 51.

Foil 152 Combat Race, förstärkta vingbommar, snygga färger, 19000 kr. **Ace RX 160**, välv, bra vinge, provflyg gärna, 5800 kr. Urban, 060-58 58 84.

Som ny, **Foil 152C**, vit översida, rosa framk, grå/gul unders. Vingen är fint hållen och aldrig kvaddad. Köpt ny i Austr nov -91, endast flugen 20 tim, 18000 norska kr. Kan fraktas till Svinesund om intresse. Arne, tel/fax 04-63 22 25 i Norge.

K4 i nyskick, pilotv 70-85 kg, ev **K5**, 26000 kr. Mats Karlsson, 046-12 97 21

Santana SRC -90, ca 30 tim, elektr VB, extra bygelben, 14500 kr. Bosse, 013-17 56 47.

Magic IV, 84-85, VB, 6000 kr, finns f n Hammars Backar. Fräsch stirupsele m skärm, 2500 kr. 08-756 47 59.

Barlastficka för sand, avtagbar, frontmonterad, passar äv selar med frontinsteg, 500 kr. Mats Karlsson, 046-12 97 21.

Moyes **XS II**, ca 40 tim, power-rib bakkant. Hans, 042-14 08 08 el 0413-617 07 arb.

Air Bulle stirupsele, medium, svart m original skärmficka, mkt bra skick, 1000 kr. Tess, 042-14 08 08 el 042-18 51 30 arb.

Magic IV, Kellersele m skärm, **instrument**. Tomas, 031-93 22 04.

Moyes Mars 170 -84, inkl hjul o hjälm, bra nybörjarvinge i fint skick. John, 0435-352 86, 358 48, 386 87.

Köpes

Mycket bra **mellanstadiev**. Selar m skärm. Jag säljer också. Rolf, 08-739 39 70.

Annons-regler

Radannonser är gratis. Redaktören redigerar dessa till standardformat.

Övriga annonser kostar 300 till 900 kr. Strikta mått finns. Begär måtts- och prisuppgifter. Betalning görs på FSF/H postgirokonto (se sid 3) samtidigt som annonsen sänds till redaktören.

Annonsering skall ha anknytning till hängflygning eller vara av särskilt intresse för hängflygare.

Kvaliten skall vara god för tryckning och prydlig i tidningen. Om så inte är fallet görs de om eller sänds i retur.

Forts från sid 3 "Redaktören har .."

Att ovanstående frågor kan ställas visar att vår organisation ännu inte är fullt frisk. Låt oss hoppas att rötan sitter på ytan och kan tvättas bort eller i värsta fall skalas av. Värre är det om den gått på djupet. Jag upplever emellertid inte hängflyget i Sverige som en "sjuk" verksamhet. Vi har inte blivit så många fler de senaste åren, men vi flyger avsevärt mycket mer. Min uppfattning är att det är en relativt frisk och vital verksamhet vi har där man kanske blivit mera medveten om de sjuka grenarna därför att de börjar avvika ovanligt mycket från den allt friskare grönskan. Hjälp mig bevisa att jag har rätt!

Tävlingsansvarige

fattar pennan inför vinterns kloka eftertankar

Jag har varit tävlingsansvarig med Urban Olofsson som biträdande sedan början av året och har bara hunnit att verkställa de laguttagningar som i princip redan varit bestämda. Jag började att tävlingsflyga 1986 och min hemmaklubb är i Skåne även om den mesta flygningen bedrivits utomlands.

Det börjar bli dags att fundera över vad vi behöver göra inför nästa års säsong. Den första punkten blir att justera eventuella stelheter i vårt poängberäkningssystem för svenska tävlingar och göra anpassningar till flygbogsering. Detta måste vara helt klart med efterföljande korrigeringar i det datorbaserade poängberäkningssystemet innan nästa säsong börjar, så börja fundera på om Ni har några synpunkter. I så fall, sänd dem till mig.

Jag skulle också vilja se kompletteringar av hur resultatet presenteras med flugen distans och eventuell tid. Om det är någon som känner sig hågad att göra programmeringen så hör av Dig. Men Du måste kunna slutföra jobbet.

Nästa punkt blir uppdatering av rankingsystemet. Det skall göras lättare att använda. Om Du har andra synpunkter eller frågor så skriv! Ändringar görs bara mellan flygsäsongerna och gäller inte retroaktivt.

Målet med laguttagning till mästerskapstävlingar (NM, EM och VM) måste vara att skicka det lag som kan förväntas prestera det bästa resultatet. Som ledning för detta används i huvudsak rankinglistan. För övriga internationella tävlingar har vi inte fyllt vår kvot till någon tävling än på länge. Om det blir aktuellt så tas ett lag ut. Det är då inte nödvändigt att skicka endast erfarna piloter utan det kan bli lite blandat. Om Du är intresserad av internationella tävlingar så måste Du själv bevaka tävlingskalendern i t ex Cross Country eller Drachenflieger eftersom vi får inbjudningarna väldigt sent. Än så länge har svenska tävlingar varit öppna för alla med sportlicens.

Södra distriktet står i tur att arrangera SM 94. Hoppet står till att det kan genomföras med flygbogsering som startmetod. Då måste ett tillräckligt stort fält stå till förfogande och det måste skrapas ihop nog med bogserfarkoster med tillhörande bogserpiloter.

Flyg väl!

Mats Karlsson

Inbjudan tävlingar

Det har just kommit två inbjudningar till tävlingar i North East Victoria, Australien. Den första är från 1993-12-28 till 1994-01-05 och den andra från 1994-01-19 till 01-27. Hör av Dig för mer information om Du är intresserad.

Mats Karlsson

Årets bästa tävlingsresultat

Larange, träningsläger

Heat 1	1	Mats Karlsson	2	Peter Isacsson	3	Johan Frank
Heat 2	1	Stefan Andersson	2	Mats Karlsson	3	Jörgen Åstrand

SM, Vågå

Heat 1	1	Johan Dahlqvist	2	Håkan Sundin	3	Kenneth Norberg
Heat 2	1	Anders Wredendahl	2	Johan Dahlqvist	3	Björn Kroglund
Heat 3	1	Anders Andersson	2	Håkan Sundin	3	Daniel Höynala

DM Övre Norra

Heat 1	1	Andreas Olsson	2	Lars Gunnarsson	3	Torbjörn Jonsson

Eksjö

Heat 1	1	Peter Wicander	2	Anders Andersson	3	Bo Ahlstrand
Heat 2	1	Johan Dahlqvist	2	Hans Thornander	3	Anders Andersson

Meeting Monte Grappa, Italien

Heat 1	13	Hans Thornander	122	Mats Karlsson	123	Sven Thornander
Heat 2	43	Mats Karlsson	60	Hans Thornander	73	Sven Thornander
Heat 3	36	Mats Karlsson	57	Hans Thornander	78	Sven Thornander

Dokka open, Norge

Heat 1	8	Rauno Seimilä	11	Johan Dahlqvist	18	Roland Hugosson
Heat 2	2	Johan Dahlqvist	10	Roland Hugosson	19	Rauno Seimilä

NM, Vågå, Norge

Heat 1	4	Björn Kroglund	17	Håkan Sundin	21	Roland Hugosson
Heat 2	1	Håkan Sundin	1	Björn Kroglund	1	Peter Wikander
Heat 3	7	Peter Wicander	9	Anders Andersson	11	Håkan Sundin

VM, Owens Valley, USA

Kval 1	5	Mats Karlsson	33	Fredric Fex	45	Anders Andersson
Kval 2	7	Mats Karlsson	28	Anders Andersson	29	Peter Isaksson
Kval 3	10	Mats Karlsson	11	Fredric Fex	22	Anders Andersson
Kval 4	12	Mats Karlsson	33	Anders Andersson	38	Fredrik Fex
Kval 5	21	Anders Andersson	30	Mats Karlsson	35	Björn Kroglund
Final 1	18	Mats Karlsson	25	Anders Andersson		
Final 2	8	Mats Karlsson	65	AndersAndersson		
Final 3	50	Mats Karlsson	68	Anders Andersson		
Final 4	55	Anders Andersson	55	Mats Karlsson		
Fianl 5	63	Mats Karlsson	73	Anders Andersson		

Placeringarna i kvalheaten avser egen grupp. Totalt två grupper.

Johan tog hem Ålleberg ranking

Ensam till mål

Insänt av tävlingsledningen

Ålleberg ranking genomfördes 23-25 juli. Två av tre möjliga heat kunde fullföljas om än med begränsat sesultat. Ett hyfsat utfall jämfört med årets övriga tävlingar kan man ändå påstå.

Ållebergs HFK Ikaros rankingtävling 1993 lockade 19 deltagare, trodde vi. Anmälningarna var oklara då några piloters anmälningar övertogs av andra. En regeländring kommer nog att behövas så småningom.

Första tävlingen med flygbogsering

Tävlingen var den första rankingtävlingen med flygbogsering som startmetod. Vi hade hyrt in två trikar med förare, en från Sundsvall och en från Örebro.

Fredagen bjöd på helmulet väder med i det närmaste obefintlig termik. På briefingen beslutade tävlingsledningen att dagen fick utnyttjas till fria aktiviteter, vilket innebar bl a utbildning i flygbogsering. Några av tävlingsdeltagarna hade inte gjort tillräckligt antal starter och fick nu chansen att göra färdigt och vara med i tävlingen.

Ingen till mål

Lördagens prognos såg något bättre ut med växlande molnighet men låg molnbas, ca 700 m till att börja med, sedan några hundra meter högre. Fönstret var öppet mellan 12.30 0ch 16.00. Det visade sig vara i kortaste laget då vindförhållandena vid marken var växlande. Detta gjorde att starterna ibland drog ut på tiden. Alla piloter hade dock två startmöjligheter med bogsering till 500 meters höjd. Dagens uppgift bestod av OUT AND RETURN ca 56 km lång. Peter Wicander och Anders Andersson lyckades ta sig till turn-point och det gjorde att heatet blev godkänt. Av startfältets 17 piloter lyckades sex prestera en sträcka.

Johan ensam framme

Söndagen såg väldigt lovande ut, men ett lågtryck var på väg in från söder. Därför öppnades fönstret 11.30. Uppgiften för dagen var målflygning till ett nedlagt flygfält utanför Kisa, en distans på ca 59 km. Startförhållandena var bra, så efter en och en halv timme var nästan hela startfältet i luften trots att en av trikarna fick motorproblem och vi fick rigga reservtriken. Lågtrycket närmade sig snabbt men några piloter lyckades hålla undan och sätta kurs mot målet. Johan Dahlquist lyckades som enda pilot ta sig i mål. Övriga spred sig med jämna mellanrum längs banan. Det var en mycket nöjd Johan som ringde till sekretariatet och med belåten röst meddelade "uppgiften utförd".

Flygbogsering kommer

Sammanfattningsvis kan man konstatera att flygbogsering nog kan bli en bra startmetod vid tävlingar. Lämpligt antal trikar är en per åtta startande och om möjligt en i reserv. En av fördelarna med flygbogsering är att det inte behövs mer än tre funktionärer per dag. En nackdel är än så länge att det inte finns så många som är utbildade bogsertrikeförare. Ett stort tack till bogserförare och funktionärer

Resultatberäkning
beräknande nyckeltal

	Heat 1	Heat 2
Antal startande	17	17
Antál i mål	0	0
Banlängd	53,75	56
Bästa tid	-	-
Längsta flygning	28,5	56
Reduktionsfaktor	,112	,514
Medeldistans för	17,8	27,85

Plac	Namn	Klubb	LMT DATA: Heat 1	Heat 2	Slutresultat
1	**Johan Dahlqvist**	**Stockholms HFK**	49	514	**563**
2	Ander Andersson	Sundsvalls Hänggäng	103	229	332
3	Hans Thornander	Skånes DFK	15	257	272
4	Per Trotsman	Skånes DFK	0	158	158
5	Lars Larsson	Skånes DFK	0	119	119
6	Peter Wicander	Dala HFK	112	0	112
7	Tommy Andersson	Ållebergs HFK	0	108	108
8	Bo Ahlstrand	Örebro HFK	71	0	71
9	Peter Isacsson	Ållebergs HFK	0	64	64
10	Tomas Danielsson	Örebro HFK	0	41	41
11	Roland Hugosson	Stockholms HFK	13	21	34
12	Anders Wredendahl	Dundrets HFK	0	21	21
	Leif Johansson	Ållebergs HFK	0	21	21
14	Tomas Peterson	Ållebergs HFK	0	2	2
15	Håkan Sundin	Sundsvalls Hänggäng	0	0	0
	Torbjörn Iwar	Ållebergs HFK	0	0	0
	Teresa Johansson	Skånes DFK	0	0	0

Handikapp inget handikapp om viljan finns

Av Urban och Kenneth

Att vara rullstolsbunden behöver inte betyda att man är utestängd från aktiviteter. Hängflyget kan var öppet för fler än vi tror bara viljan vinns. Oftast är det kanske just den som är framträdande när fysiken utgör hinder.

I vintras fick Kenneth och jag en förfrågan om vi skulle kunna flygskola personer som är rullstolsbundna. Den första tanken var att det kanske skulle bli svårt men att möjligheterna borde finnas. Vi bad att få tänka på saken. Vårt utgångsläge var att vi inte skulle behöva göra allt för mycket "special" för deras skull utan sträva efter att flygningen utan att flygningen skulle ske på samma villkor som för en vanlig pilot och bara med enkla hjälpmedel. Ju mer vi tänkte på saken och simulerade olika rörelser desto mer övertygade blev vi att det skulle gå.

Springstart var ju självklart omöjlig men å andra sidan är detta inte nödvändigt nu när säkert 75-80 % av de starter som görs idag är bogserstarter. Hjul eller skidor på styrbygeln har ju många piloter så där skulle det inte vara någon skillnad. Vad vi däremot trodde skulle bli problem, eftersom två av eleverna är förlamade från bröstet, var att få med sig hela kroppen vid bankning och övervinna det "diagonalpendlingssyndrom" som så många elever utan handikapp har. Detta visade sig senare inte vara något problem alls.

Vi startade med inomhusträning och upptäckte snart att här fanns det vilja och kraft att klara nästan allt själv. Att själva komma i selarna var inga problem. I det rörelsemönster som man använder vid flygning var deras handikapp inget hinder. Att rigga vingen var heller inget problem. De få saker vi behövde hjälpa till med tillkom mest för att spara tid.

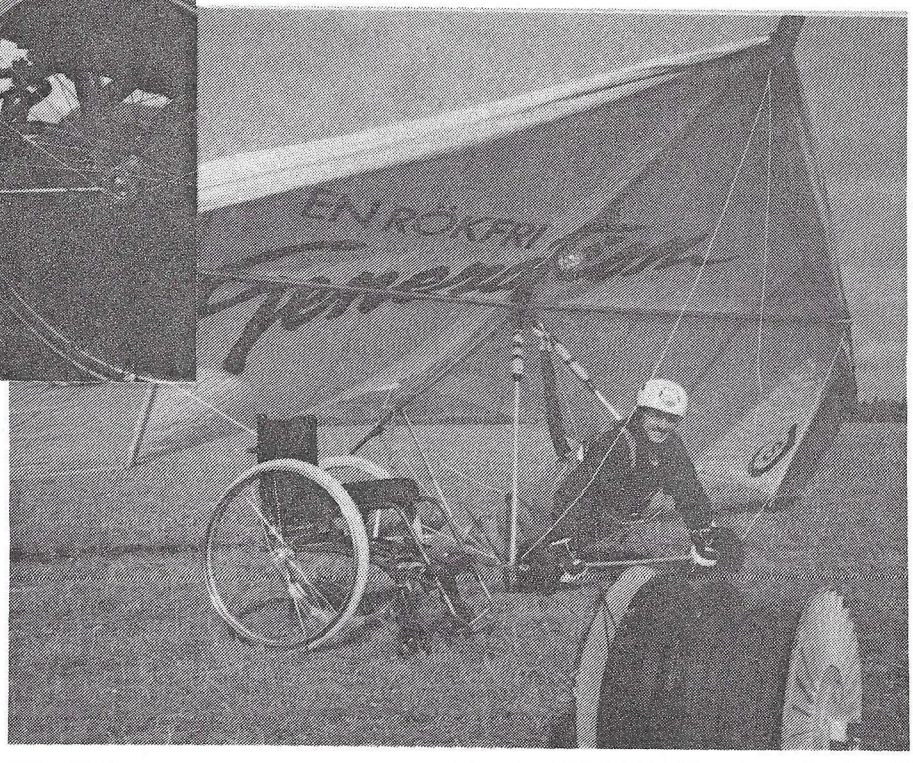
Våra elever gjorde framsteg i precis samma takt som "vanliga" elever, om inte snabbare. Medvetet lät vi varje övning få ta extra lång tid för att den skulle sitta ordentligt innan vi gick vidare. Främsta skälet var att vi ville vara säkra på att inte gå för fort fram med tanke på vilka stora konsekvenser t ex en armskada skulle kunna få.

Allt har gått mycket bra speciellt med tanke på det dåliga vädret som gjorde att vi inte kunde köra på så kontinuerligt som vi hade hoppats. Det har varit mycket inspirerande att vara med och se att det går att flyga som rullstolsbunden på samma villkor som för vilken pilot som helst.

Ett stort tack och lycka till Hasse, Jalle och Kristin!

Jalle riggar vingen ...

... och här klar för start



NM i Vågå 1993 Norge oslagbart

Av Björn Kroglund

NM var lyckat som tävling men de svenska insatserna var ojämna. Norrmännen var herre på täppan, som vanligt.

Nordiska mästerskapet, som i år arrangerades av Norge, ägde rum den 26 - 31 maj i Vågå.

Vågå är ett underbart flygställe med vacker natur, fina termikförhållanden och någorlunda skyddat från "regngudarnas" närvaro. Svenskarna var i klar dominans, tyvärr inte resultatmässigt men på campingen. Här camperade ett härligt gäng tävlingssugna SM- och NM-piloter. Det stora flertalet kom för att veckan efter flyga SM, som för första gången var lagt utanför Sveriges gränser.

NM-laget bestod av: Kenneth Norberg, Peter Wicander, Anders Andersson, Roland Hugosson, Mats Romson, Håkan Sundin, Anders Wredendahl och jag, Björn Kroglund, som just nu plågas av skrivkramp inför denna artikel (får ångest av att skriva ett vykort!).

Heat 1, 26:e maj

Efter några timmars väntan beslöts att vi skulle till Galdepiggen, som är ett mycket vackert startställe ca 50 km väster om Vågå. Dagens uppgift: mål Vågå riks-center, distans 46,2 km, starttiden förlagd till 16.00 p g a Galdepiggens nordliga sluttningar. Efter 10 minuter hör jag på radion att en finne tumlat på låg höjd, hamnat upp och ner, rakt in i berget och totalkvaddat vingen. Som tur var klarade han sig utan skador. Han flög troligtvis för sakta, vilket är mycket farligt nära berget, där man inte hinner dyka sig ur en stall eller kasta skärm.

Finnarna fick trösta sig med Antti Nummelin som blev dagens heatvinnare tätt följd av en dansk i mål. Resten blev utspridda på 20-30 km distans förutom Romson som spred ut sig själv mitt över fjällplatån. Överdriven glidtalsbedömning bestraffades med en sextimmarspromenad. Tur att det är segt virke i Romson. Så även i Rauno som under uppvärmningen inför SM startade i Vågå och flög till Lillehammer, ca 120 km.

27:e maj

En hel dags väntan på Galdepiggens sluttningar slutade tyvärr med att heatet blev avblåst. Dagens vinnare var friflygarna Dahlqvist och Rauno som flög distansen Vågå - Lillhammer. Hm... är inte båda med i Stockholms Hängflygklubb!

Heat 2, 28:e maj

Dom var inte bara dumma nog att utse mig att skriva det här. Jag utsågs också till tävlingens team leader! Lika bra att sätta respekt i grabbarna. Tilltalet "Sir" och uppställning inför morgonbriefingen är väl det minsta en team leader kan begära? - Men varför skulle dom klara det när dom skämt ut sig vid resultatutgivningen på team leader-briefingen. Bedrövligt! Sverige sist i lag, så... En rejäl utskällning och hot om att avsäga mig ledarskapet måste ha gått hem då det blev en enorm uppryckning inför heat 2.

Jag fick besked på radion att Håkan och Peter låg i ledning med 72,5 km distans, ingen i mål, så efter muntra tillrop från Anders och utlovande av hamburgare från Kenneth bet jag mig fast över en liten ås. Efter två timmars väntan tills vinden mojnat fick jag till slut 1000 m höjdvinst i en blåsa, startade min glidning och lyckades ta mig till exakt samma landning som Håkan och Peter.

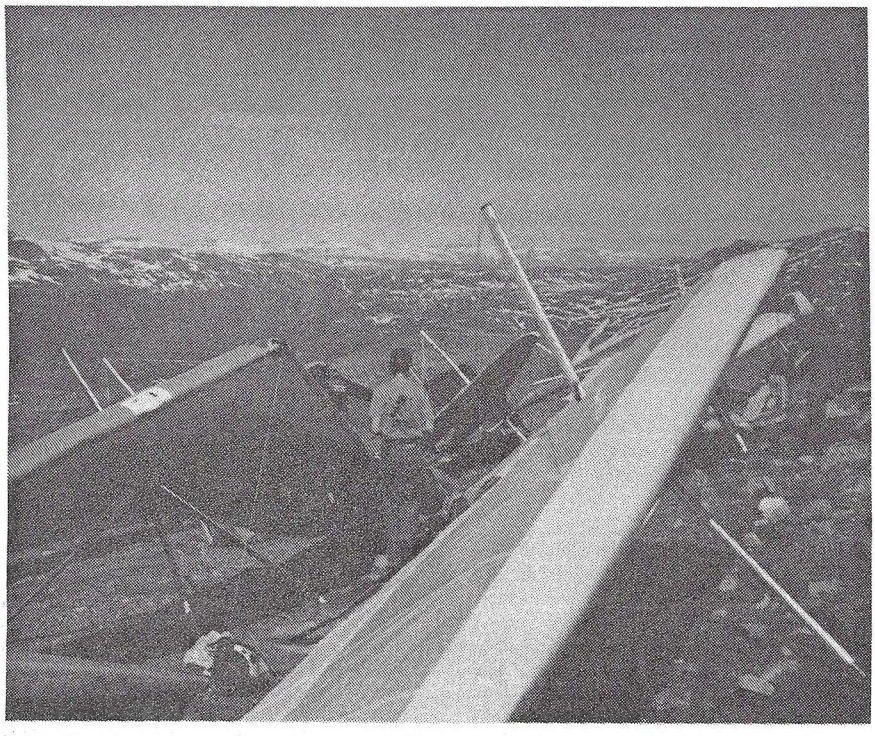
Skönt, nu hade vi 3000 poäng (Kenneth, jag väntar fortfarande på hamburgaren) och gick upp i ledning i lag. Så det var bara att konstatera att man kunde inta en något vräkigare attityd inför morgondagens team leader-briefing.

Heat 3, 29:e maj

Dagens uppgift: turnpoint Sjoa och sedan hem till Vågå riks-center, totalt 62 km. Det var Norges dag denna helt otroliga flygdag. Dom flög oerhört fort och tog de sex bästa tiderna i mål. Vi tappade ledningen till norrmännen som är duktiga och svårslagna på hemmaplan.

Själv klantade jag till det med en sen start. Mycket dumt när det är race och alla får samma starttid när fönstret öppnar. Tidtagning sker endast vid landning. Det straffades med att jag tappade min andraplats.

I övrigt var dagen mycket bra. Fick en blåsa på 9-10 m medelstig med



Starten vid Galdöpiggen (Foto: Kenneth Norberg)

Resultat NM 1993

Plac	Pilot	Land	Poäng
1	**Ole Benjamin Hestvik**	**Norge**	**2.478,7**
2	Antti Nummelin	Finland	2.398,5
3	Jens Krotweng	Norge	2.389,9
4	Pål Thorkildsen	Norge	2.353,4
5	Knut Løndal	Norge	2.177,7
6	Østein Paulsen	Norge	2.130,1
7	Tor Sørensen	Norge	2.121,2
8	Vesa Lappalainen	Finland	2.007,8
9	Nils Åge Henden	Norge	2.003,7
10	**Peter Wicander**	**Sverige**	**1.965,8**
11	Håkan Sundin	Sverige	1.938,0
12	Björn Kroglund	Sverige	1.894,8
13	Jari Kolehmainen	Finland	1.843,8
14	Nil Ole Dalby	Danmark	1.800,8
15	Lars Anker Olsen	Danmark	1.715,6
16	Lars Bo Johansen	Danmark	1.709,7
17	Anders Andersson	Sverige	1.686,9
18	Olof Jensen	Danmark	1.672,2
19	Timo Maenpaa	Finland	1.584,8
20	Roland Hugosson	Sverige	1.584,3
21	Kenneth Norberg	Sverige	1.484,2
22	Tibor Stern jr.	Norge	1.433,0
23	Niels Jørgen Askirk	Danmark	1.425,2
24	Mats Romson	Sverige	1.424,3
25	Anders Wredendahl	Sverige	1.016,3
26	Jesper Sørensen	Danmark	917,9
27	Thomas Willersted	Danmark	855,7
28	Flemming Lauridsen	Danmark	805,7
29	Jorma Lehtola	Finland	720,0
30	Sampo Niittyvuopio	Finland	0,6

Lagresultat NM 1993

		Heat 1	Heat 2	Heat 3	Heat 4	Totalt
1	Norge	926.30	3724.10	4762.30	2686.70	12099.40
2	Sverige	837.40	4539.30	2911.80	1001.60	9290.10
3	Finland	881.10	4329.60	2190.60	1153.60	8554.90
4	Danmark	1030.50	4347.60	2010.00	1042.90	8431.00

toppar upp mot 12-13 m (trodde inte det fanns såna rykare i Norge). Håkan och jag fick en lång fin finalglidning. Tätt inpå varandra inser vi att vi kommer fram med god marginal så vi flyger fortare och fortare tills speedbaren är långt nere vid knäna. Full fart över mållinjen tätt följda av Kenneth som kom vinande över mållinjen någon minut efter oss.

Heat 4, 30:e maj

Det var ett kombinerat heat, NM:s fjärde och SM:s första heat. Det var många piloter i luften och åter en dag i Norges tecken. Själv gjorde jag en usel insats och flög otaktiskt med dumma vägval. Resten av laget gjorde heller ingen större succé den här dagen som visade sig bli den sista i Nordiska Mästerskapet.

Bra tävling

Sammanfattningsvis så var det en bra tävling med vacker natur, hyfsat väder och en mycket bra laganda.

PS: 1:a platsen hade varit given om bara vår Mountain-turtle (alias Mats Karlsson) hade varit med.

avian

WHAT SO GOOD ABOUT THE NEW AMOUR 159?

Avian har utvecklat en ny och större **Amour. Avian Amour 159.**

Tanken med **Avian Amour** är att den ska vara lätt och smidig att rigga, vara lätt att markhantera, samt ha bästa tänkbara handling.

Kan man tävla och flyga långt med en hängglidare som i första hand är tillverkad för att vara en lättanvänd nöjesvinge, och dessutom saknar VB?

Att det går att tävla och flyga långt med en **Avian Amour**, har ännu en gång bevisats av **Steve Elkins.**

Steve har med en **Avian Amour** vunnit heat i Engelska ligan.

Steve var i en tävling i Spanien mycket nära att slå **Europas** ***distansrekord*** då han med en **Avian Amour 159** flög **282km**

För den kvalitetsmedvetna nybörjaren finns
AVIAN CLUBMAN ELAN

RESERVDELSGARANTI

Nya och beg hängglidare finns på lager.

UMEÅ HÄNGFLYGSKOLA
Gökropsvägen 5 g
906 51 UMEÅ
Tel 090-12 60 10

Gällivarehänget en succé

Ranking och DM Övre Norra ingick

Av Urban Olofsson

Den första veckan i juli varje år arrangeras Gällivarehänget. En flygträff för alla från nybörjare till tävlingspilot. 1993 blev som så många andra år en verklig succé.

Vädret var hyfsat för hangflygning med en stadig nordlig vind blev det många timmar i luften för de flesta. För dom tio som flög mest under fem dagar blev snitt tiden 11.5 timmar/pilot !

Populär utbildning

Utbildning och examinationer av alla slag genomfördes. Den kanske mest uppskattade bjöd ambulansen på, en första hjälpen kurs med inriktning på ben- och armskador. Jag kan varmt rekommendera den här flygträffen som har pågått vartenda år i snart tio års tid.

En eftermiddag hade jag lämnat min vinge för provflygning medan jag tog bilen ner till stan för att äta en bit mat. Vid tiotiden på kvällen var jag tillbaka vid starten och ett flertal vingar seglade över toppen. Som tur var hade min vinge inte riggats ihop, så det var bara att göra en pre-flight check, kroka i, provhänga och starta.

I strålande sol och klarblå himmel tusen meter över landningen låg jag och tänkte på om jag verkligen skulle sälja min Milan. Ett flertal topplandningar senare var det till slut dags att rigga ihop. Då kommer Ludvika Peter med lysande ögon av iver och lycka och frågar om det går bra att flyga i den rådande midnattsol som nu gjorde natt till dag.

- Självklart, svarar jag. Peter, som har tagit båda behörigheterna backglidning och hangflygning, hade vid det här laget mer än fördubblat sin flygtid.

DM

Jag hade lust att flyga mer men det var bara att besinna sig för att åka hem och sova, så man var utvilad inför nästa dags tävling.

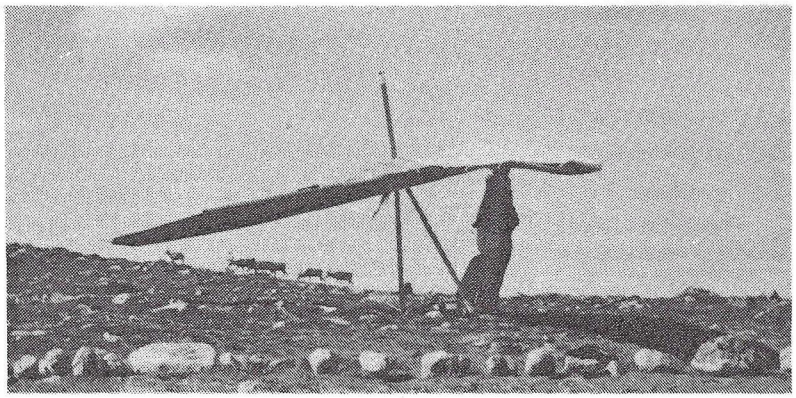
I år arrangerades DM Övre Norra rankingtävling under " hänget". Allt såg lovande ut, men en kraftig nordvind gjorde att termiken blåste sönder och man drev snabbt bakom toppen. Därmed var det omöjligt att ta sig tillbaka om man tappade bort lyftet.

Tre dagar utan heat, så var det slutligen dags för reservdagen. Nu måste det ske. Termiken var bra men vinden fortfarande kraftig. Jag hade flugit i 3- 4 timmar utan belöning och var tvungen att landa för att uträtta mina behov. Väl på backen hör jag Åke Stenlund från Albatross ropa:

- Nu sticker dom !!

Byxorna nere

Med renar springande runt vingen och byxorna vid knäna kom *vreden*, inte Anders Wredendahl utan ilskan och förtvivlan över att jag stod här



Lanzarote

fortsättningskurser

Jaha - nu är det dags igen. För 7:e året i rad. Ta Dina sista 2 semesterveckor och häng med oss till Kanarieöarna. Vänta inte för länge, resorna blir bara dyrare ju längre in på hösten man väntar.

Tid: 10 - 24 November
Pris: ca 3000:- inkl busshyra och kursdeltagande.

För vidare information: Ring Peter Wicander 010-255 90 75

nere. Snabbt startklar och upp i luften men ingenting. Jag var på väg att ge upp när jag såg en kurvande Pitebo flyga högt över fjället, kurvande med bra stig. Fort var jag och Gunnar Remer på plats och på väg. Med oss fanns dessutom en friflygare som kurvade ifrån oss alla.

Försvann

Någon blåsa senare stod vi tävlande på marken men inte friflygaren. Han fortsatte kurva och flög vidare. Jag gav information åt honom via radion att han måste se till att nå ut till vägen. Sedan riggade vi ihop och åkte för att leta rätt på dagens segrare, Andreas Olsson, Umeå. När han var funnen så var det friflygarens tur att bli hämtad. Två bilar letade systematiskt igenom de skogsvägar som fanns i närheten. Efter ett par timmars sökande for jag och Hasse Johansson söderut för att fortsätta letandet och de andra for till klubbhuset för att organisera fler i letandet.

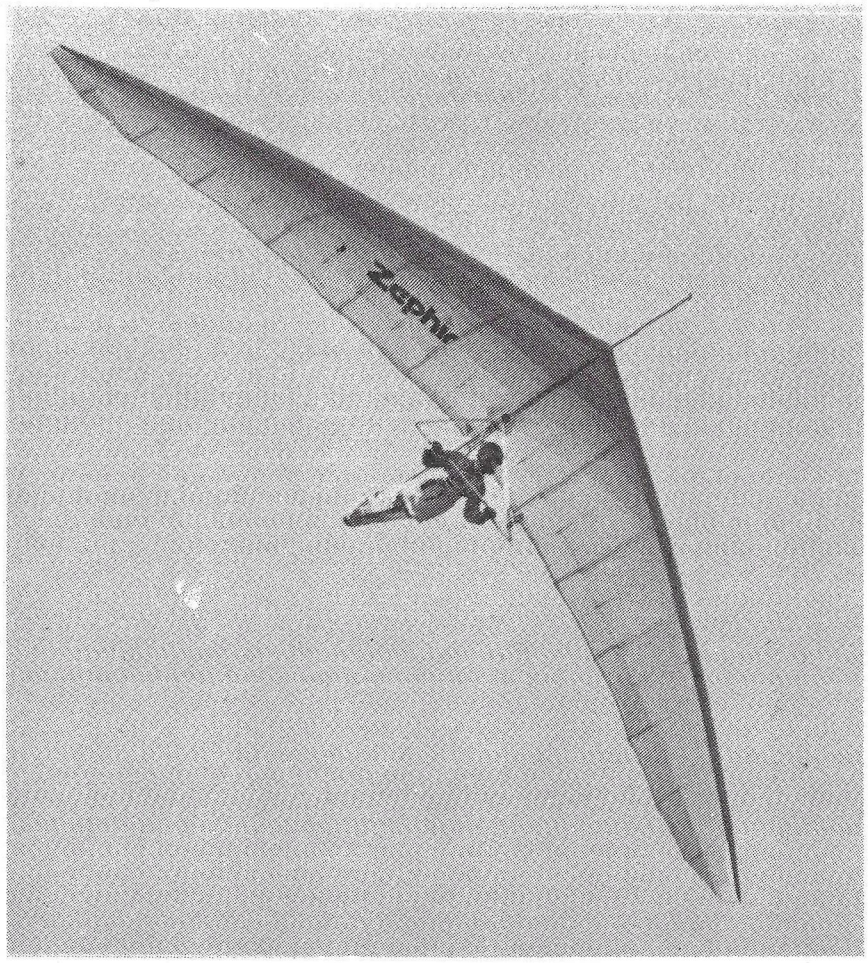
Klockan närmade sig halv elva på kvällen och vi var överens om att kalla in Polisen, då mobiltelefonen ringde. Det var vår vän friflygaren. Han hade följt mitt råd att ta sig till vägen men att vägen i detta fall var en järnväg, åtskilliga kilometer över myr och träsk från bilvägen.

När vi slutligen plockade upp honom, efter över 30 mils letande, var det en trött och av mygg halvt uppäten man vi mötte.

Att välja landningsfält vid sträckflygning är inte bara att ha tillräckligt stora fält utan också att de är nära trafikerade vägar och gärna bebyggelse. Lär dig området du flyger i innan du flyger så slipper du och andra obehag som detta !

Hände det andra olyckor eller tillbud? Ja, tyvärr. Att det händer, någon incident under en vecka då trettiotalet piloter och elever samlas och flyger så mycket som det gjordes den här veckan, är inte acceptabelt men svårt att undvika ?! En pilot kraschade på basen rakt in i skogen och ådrog sig en mjukdelsskada och havererad vinge. Mer om detta får haveriutredningen berätta.

Som vanlig avslutning var det helstekt ren och lingondricka kombinerat med prisutdelning. Ett tredubbelt grattis till Umeå HFK som via Andreas Olsson tog hem första priset, via Lars Gunnarsson andra priset och, som om det inte var nog, med hjälp av Hasse Johansson lagsegern.



Urban Olofsson flyger Zephir

Resultat DM Övre Norra

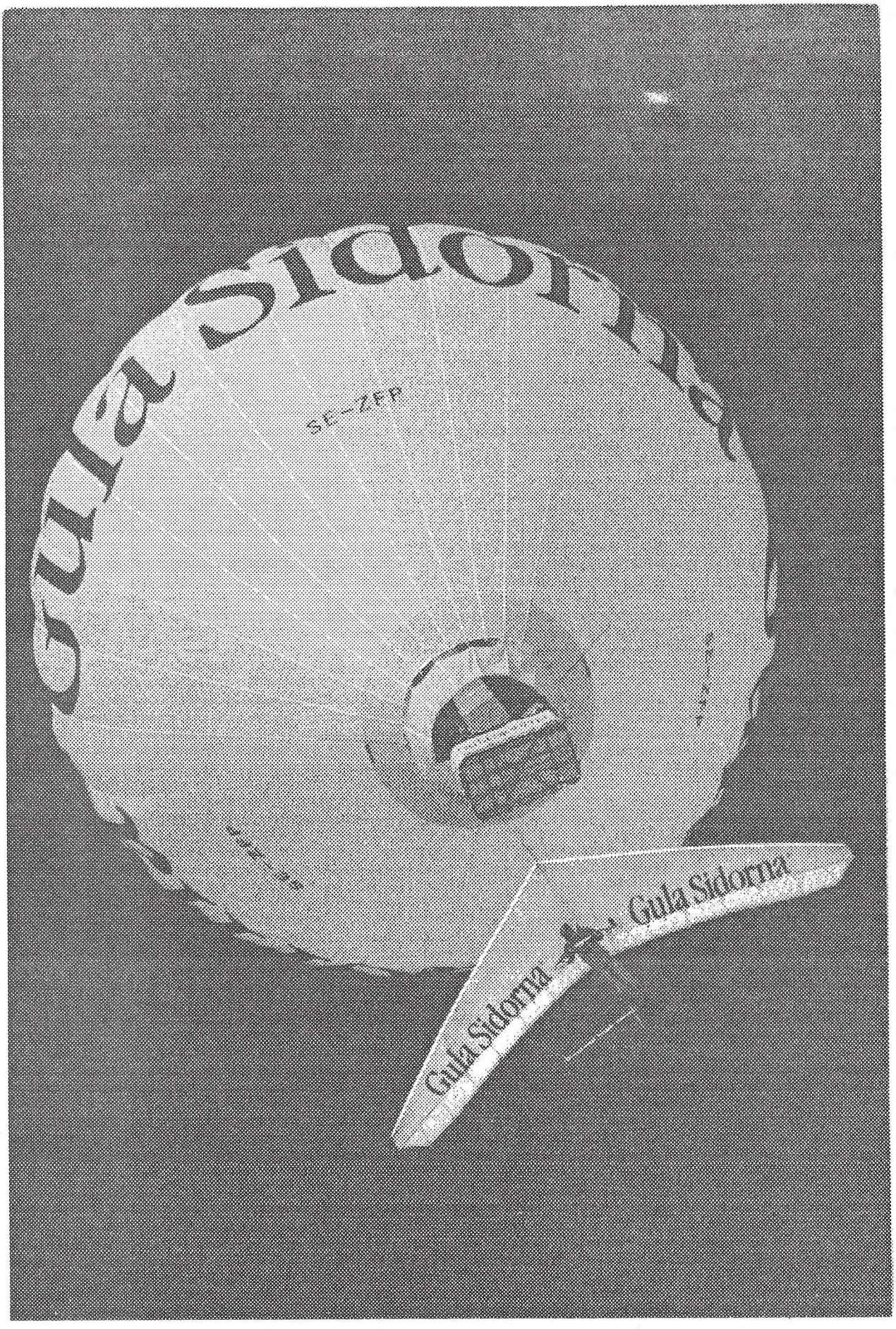
Plac	Namn	Klubb	Poäng	Sträcka km
1	Andreas Olsson	Umeå HFK	240	33
2	Lars Gunnarsson	Umeå HFK	154	21
3	Torbjörn Jonsson	HIF Glidflygarna	146	20
4	Urban Olofsson	FK Dundret	139	19
5	Anders Wredendahl	FK Dundret	108	15
6	Gunnar Remer	Friflygarna	94	13
7	Bosse Kärrman	Albatross HFK	65	9
8	Hasse Johansson	Umeå HFK	58	8
9	Mikael Höynälä	FK Dundret	14	2
10	8 startande utan flygsträcka och 3 ej startande			

Rapport från styrelsemöten

FSF/H styrelse har haft två möten sedan förra Hypoxia skrevs. Mycket finns redovisat i andra sammanhang i detta nummer beträffande det som behandlades på mötena. Bl a gäller det flygsäkerhetsfrågor och haverierna, tävlingar, försäkringen och Elmia.

Det viktigaste beträffande höstens arbete är att nu åstadkomma mål och planering för nästa år så att vi inte kommer på efterkälken. Vi har också en del att göra för att klara av formerna omkring övergången sektion i FSF till ett självständigt grenförbund. Från ingången av 1994 skall vi ju vara Svenska Hängflygförbundet (SHF) och egen juridisk person.

Ordf


Gula Sidoma
Gula Sidoma

Ballongdropp i Åre
Äventyrliga händelser

Av Jon Bergström och Jakob Kuttenkeuler

Den tjugonde mars tog ett glatt gäng adjö till Stockholm och styrde kosan norrut mot Åre. Vi var ca 25 personer och uppgiften var att prestera tre äventyrsprogram till höstens serie av "äventyr ". Under en veckas tid skulle vi flyga luftballong, utföra ballongdropp med vinge, hoppa fallskärm och sätta världsrekord i höjd med Bungy-jump. Vi visste att chansen var liten att få allt gjort, speciellt i en ort med så nyckfullt väder som Åre, men med den vackra fjällvärlden som bakgrund skulle vi kunna få oslagbara bilder och därför var vi beredda att chansa.

Kameror överallt

Utöver en massa TV-folk och ballongflygare hade vi med oss två stycken actionfotografer som hade en unik förmåga att montera kameror på alla möjliga ställen. Två erfarna dykare skulle se till att vi fick tillräckligt med syre, även på hög höjd och för hängflygandet skulle undertecknade två piloter stå.

Måndag 22/3 var det så dags att göra rätt för oss. Frukost kl 04.30 och sedan ut till ett fält i närheten av Duved. Vädret var perfekt, noll vind, lagom kallt och inte ett moln. Vid tiotiden var allt klart för start. Jakob hade två high-speed kameror monterade på köl respektive korsboms infästning, inklusive motvikter en extra last på över 10 kg.

Äventyrlig start

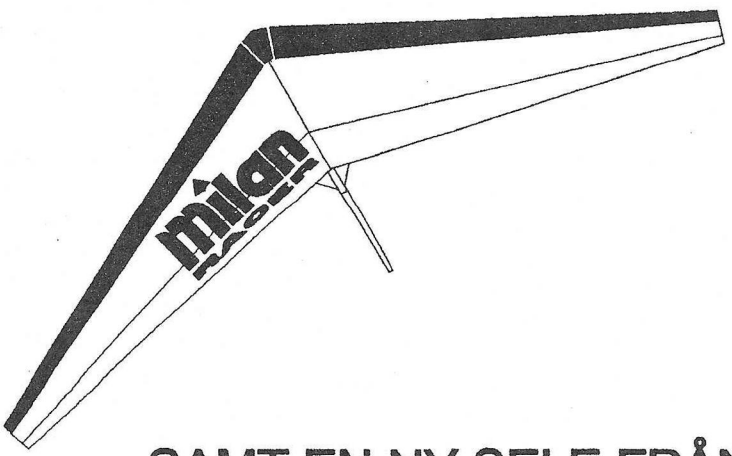
Strax före start tilltog vinden och gjorde starten något svårare. Två gånger tio man kämpade med att få ballongerna i rätt position, trots fasta förankringar. Med ett ryck lyftes Jon upp av den väldiga gula ballongen. Strax efter lyfte den röda ballongen, som hade draggat en bit och tvingat Jakob att ta några steg in på den intilliggande kyrkogården.

Repen vi hängde i var tio meter långa och gick från ballongen ned genom masthålet i seglet och var fäst runt kölen. För att stabilisera vingarna hade vi fixerat repet till masten. Release skulle ske med hjälp av ett treringssystem och releasehandtaget var neddraget längs ena bygelbenet.

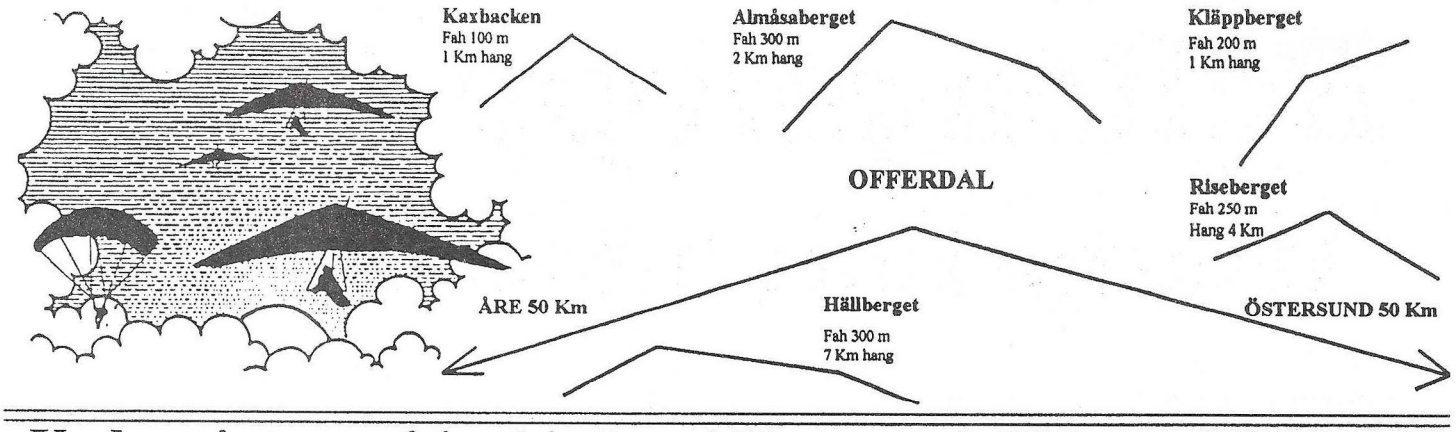
Efter start steg vi sida vid sida upp över fjällen förbi Åreskutans topp. Att hänga under en luftballong lyft i nackhåret kändes lite säreget. Ingen fartvind, ingen manöverbarhet, ändå svävande ovan mark. De första hundra metrarna kändes något kusliga eftersom en tjuvrelease på denna låga höjd troligtvis inte skulle vara hälsosam.

Ballongdropp

Förvånansvärt vad ballongerna steg fort! Innan vi hann blinka hade vi fyra meters stig. Uppfärden blev mycket behaglig sånär som på ett tillbud i en av ballongerna. Den stora gula ballongen som lyfte Jon hade råkat ut för ett gasläckage. Stämningen i ballongen blev nervös och ordväxling-



ALFAC AB
PRESENTERAR
Milan
RACER
SAMT EN NY SELE FRÅN BAUTEK GMBH
Fina erbjudanden varje månad
RING FÖR INFORMATION 0970-100 01



Under vintern - 94 erbjuder vi Kurser och Vidareutbildning i

Skärmflyg
Hängflyg
Vinchning upp till 600 m
Uthyrning av rum
Förs. och Uth. av Flygutrustning
Guidade turer i området

För vidare information.
Seatec Flygcenter
Tommy Åsell
Box 3042
831 01 ÖSTERSUND
010-2243196 / 063-107562

en hetsig. Läckaget åtgärdades relativt snabbt men hade till följd att ballongerna hade separerat från varandra.

Det skulle nu bli svårt för oss att genomföra den planerade parflygningen, där Jakob skulle försöka fånga in Jon med sina vingmonterade kameror. På 3500 meters höjd hade vi planerat att lägga ballongen i två till tre meters sjunk vid release. Ursprungligen var planen att Jon skulle droppa först men nu när Jakob var först på utsatt höjd ändrades turordningen. Ingen av oss hade droppat tidigare och möjligen hade vi håsat upp det hela något, så det störde lite att planerna ändrades.

Nedräkning över radion, på med kamerorna och sedan ett kort ryck i releasen. Jakob föll lodrätt ned i en dykning, lycklig över att vingen tippade framåt trots all extra tyngd. Sekunderna senare meddelade han över radion att vår planerade rutin för droppet nog var den rätta.

40 meters fall

Efter en del problem med rotation av vingen, var det så Jons tur. Ett stadigt tag om styrbygeln i brösthöjd och sedan ett lätt ryck. Huvudet rakt ner, fötterna mot kölen, slak hängstropp och ned som en kanonkula. Man fick hålla emot styrbygeln ganska kraftigt för att inte belasta vingen med alltför mänga g i upptagningen. Ca 40 meter hann vi falla innan vingarna åter låg horisontellt. Efter att ha gjort en förbiflygning hos ballongen sökte vi upp varandra (det tog ett tag) och efter ca en timmes lugn underbar flygning landade vi på en gnistrande vit sjö i nollvind. Gissa om vi var upprymda efter denna enligt vår måttstock helt underbara upplevelse.

Kunde gått illa

Efter några dagars fallskärmshoppande och ballongflygande fick så ett höjdrekordförsök med hängglidare första prioritet. Jon skulle lyftas upp till 6000 meter och släppas därifrån. Vädret var åter perfekt. Solen gassade och temperaturen var strax över nollstrecket. Nu var det Jons tur att ha 10 kilo kameror monterade på vingen. Dessutom skulle han även ha 5 kilo syrgasutrustning med sig upp. Vi riggade kameror och apterade syrgas, kontrollerade och testade.

När Jon kontrollerade vingen före start upptäckte han att ena vingvajern hade fått sig en allvarlig böj intill talloriten vid vingröret. När han kände lite på vajern gick så en kardel av och därmed fick flygningen ställas in. Efter ytterligare lite barmhärtigt våld hade sex kardeler gått av och skicket på de resterande kan man lätt gissa sig till. Även om böjen på vajern troligtvis var en transportskada så skulle en frisk vajer ha klarat detta utan kardelbrott.

Ett tjugotal människor hade jobbat i mer än två timmar för att vi skulle göra droppet och nu fick det alltså ställas in pga att Jon slarvat med underhållet av sin vinge. Vingen hade gått 130 timmar och vajrarna skulle således ha varit bytta för länge sen. Ett par nya väntade hemma i garderoben, men där gjorde de ju ingen nytta. Att Jon bara några flygtimmar innan hade gått igenom hela vingen och skalat av krympslangen för att underlätta inspektion, bevisar denna händelse att visuell kontroll inte är tillräcklig. En spricka tillväxer exponentiellt och från det att den blivit så stor att den är upptäckbar för ögat sker tillväxten väldigt fort. Visuell kontroll är bra för att upptäcka skador (tänk om Jon inte hade tittat igenom vingen före start!) , men kan aldrig användas för att garantera att utrustningen är OK! Detta gäller hela din vinge utom möjligen seglet, och därför är det viktigt att du följer tillverkarens rekommendationer gällande vajerbyte mm.

TV 2 i höst

Efter en del kompletterande bilder under helgen 17-18 April var så alla tre program i hamn. Ett om hängflyg, ett om ballongflyg och ett om fallskärm och Bungy-jump. En del bilder har vi redan fått se och de är väldigt häftiga: Lågflygning med ballong mellan trädtopparna; "Night-glow", dvs upplysning av ballongerna nattetid med hjälp av en speciell brännare, och en magmonterad kamera som filmar fötterna under ett Bungy-jump hopp från 6000 m är några av de absoluta guldkornen varför vi starkt vill rekommendera dig att titta på dessa tre program.

"Äventyr" heter alltså serien och sänds lördagar i kanal 2 med start kl 19.00. Programmen beräknas sändas f o m oktober till jul.

Bra eller dålig tävlingssäsong? Spännande slutfas

Av Rolf Björkman

1993 planerades 26 rankingheat totalt. Man försökte också genomföra dem. Vädret förhindrade dock att resultat nåddes. Slutresultatet blev att 6 heat kunde godkännas. De internationella tävlingarna har dock genomförts i stort enligt plan. Svenska lag eller enskilda tävlande har genomfört planerat deltagande och visat resultat.

Rankinglistan bygger dels på gamla meriter, dels på rankingheat, dels på internationella tävlingar och dels på distansligan. För 1993 återstår nu bara resultatet från distansligan som ännu inte inarbetats i rankinglistan. Distansligan är ju inte slutförd än.

En jämförelse mellan dessa två listor kan ju vara intressant så här i slutfasen. Vad kan extraordinära insatser i distansflygning ge för möjligheter att avancera till bättre position på rankinglistan så här i elfte timmen? För de flesta har det kanske ingen större betydelse annat än för självkänslan. För någon kan det kanske betyda att vara eller försvinna från landslag 1994. Kommer någon att satsa allt? Det är med spänning vi kan se an mot slutresultaten. Naturligtvis publicerar vi dessa i nästa Hypoxia.

Rankinglista hängflyg per 1993-08-15

Sammanställd av Mats Karlsson

Pos	Namn	Klubb	J	L	R
1	**Andersson Anders**	**Sundsvalls HG**	**0.741**	**0.98**	**738**
2	Karlsson Mats	Skånes DFK	0.782	0.61	737
3	Sundin Håkan	Sundsvalls HG	0.699	0.72	679
4	Kroglund Björn	Stockholms HFK	0.688	0.59	642
5	Wicander Peter	Dala HFK	0.663	0.62	626
6	Isaksson Peter	Ållebergs HFK	0.679	0.54	621
7	Romson Mats	Stockholms HFK	0.665	0.52	601
8	Norberg Kenneth	Sundsvalls HG	0.608	0.60	571
9	Fex Fredrik	Skånes DFK	0.601	0.59	562
10	Åstrand Jörgen	Skånes DFK	0.586	0.47	517
11	Dahlqvist Johan	Stockholms HFK	0.543	0.59	507
12	Wredendahl Anders	Dundrets HFK	0.511	0.57	474
13	Trotsman Per	Skånes DFK	0.504	0.47	443
14	Hoynala Daniel	Dundrets HFK	0.580	0.23	393
15	Lind Urban	Sundsvalls HG	0.470	0.35	375
16	Hedström Andreas	Åre DFK	0.531	0.23	363
17	Thornander Hans		0.493	0.25	348
18	Pettersson Thomas	Ållebergs HFK	0.470	0.26	335
19	Ornung Jonas		0.506	0.19	323
20	Hugosson Roland	Stockholms HFK	0.358	0.51	322
21	Olsson Andreas	Umeå HFK	0.468	0.22	313
22	Ougrinov Ognian	Skånes DFK	0.488	0.19	312
23	Wikberg Folke	Åre DFK	0.750	0.07	309
24	Berti Tibor		0.463	0.20	299
25	Seimelä Rauno	Stockholms HFK	0.438	0.22	292
26	Olofsson Urban	Dundrets HFK	0.361	0.31	276
27	Göransson Flemming	Vårgårda HFK	0.432	0.17	263
28	Elmersson Robert	Ållebergs HFK	0.540	0.10	262
29	Ingemarsson Peter		0.404	0.19	258
30	Hedström Lars	Åre DFK	0.346	0.25	243
31	Johansson Curt	Stockholms HFK	0.288	0.36	234
32	Willners Erik	Åre DFK	0.426	0.13	227
33	Jensen Kent	Dala HFK	0.351	0.20	226
34	Andersson Stefan	Sundsvalls HG	0.559	0.07	219
35	Kärrman Bo		0.513	0.08	214
36	Lind Lars	Sundsvalls HG	0.304	0.24	212
37	Gunnarssson Lars	Umeå HFK	0.305	0.22	204
38	Johansson Leif	Ållebergs HFK	0.289	0.24	200
39	Frank Johan	Skånes DFK	0.328	0.14	183
40	Folkesson Tommy	Ålleberg HFK	0.426	0.08	178

På listan finns ytterligare 17 deltagare som inte publiceras här

Förslag till ändring av Tävlingsreglerna

Kontaktman Urban Olofsson

Erfarenheterna från den första säsongen med de nya tävlingsreglerna visar att det kan behövas smärre justeringar. Styrelsen presenterar här ett förslag till justeringar. Du (Din klubb) kan lämna synpunkter till Urban Olofsson (se sid 2). Förslag till övriga ändringar av tävlingsregler kan också lämnas. Styrelsen fattar beslut om regeländringar under hösten att gälla för nästa år.

1.0 UTLYSANDE AV RANKING-TÄVLINGAR

Tillägg:

Om anmäld pilot av någon anledning ej kan deltaga äger denne rätt att överlåta sin plats till annan valfri pilot utan extra kostnad. Detta skall dock innan inskrivning meddelas till arrangören.

Forts sid 27

SM Genomfört i Norge! Genomfört!!!!

Av Roland Hugosson
Foto Kenneth Norberg

Att hålla ett SM i Norge väckte blandade känslor hos många. Nu efteråt kan vi lyckönska oss till valet av tävlingsplats. Vi fick njuta av ett bedövande vackert försommarnorge som bjöd på bra flygväder och fina bergsstarter. För första gången sedan 1990 kunde ett SM avslutas efter utslagsgivande heat och under rättvisa förhållanden.

Tävlingen hölls i Vågå där Norges Luftsportförbund valt att lägga sitt rikscentrum för hängflyg på grund av de goda flygförhållandena. De tävlande hade fri tillgång till det stora centrets möteslokal, bastu, dusch och kafeteria. De flesta bodde på campingen ca 5 km utanför Vågå och åt på stadshotellet som hade specialpriser och öppethållning för hängflygare.

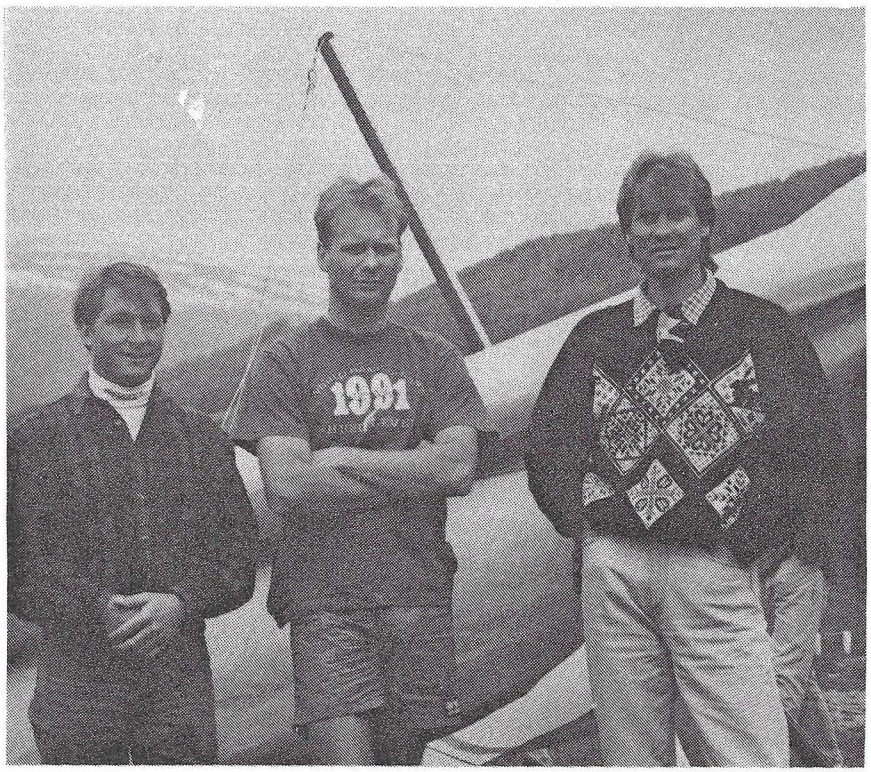
Banläggaren, Geir Olsen, brottades ständigt med beslutsångesten. Det visade sig som alltid att lokalkännedom är en klar fördel vid bedömning av väderförhållanden.

Gemensam dag SM-MN

SM hölls i direkt anslutning till NM. Sista heatet i NM gick gemensamt med det första i SM. Alla heaten genomfördes som speed run, det vill säga först i mål vann. Detta frestade till tidiga starter medan förhållandena fortfarande var svåra. Många råkade också i svårigheter direkt efter start. De flesta startade ändå ganska snart efter det att fönstret öppnat.

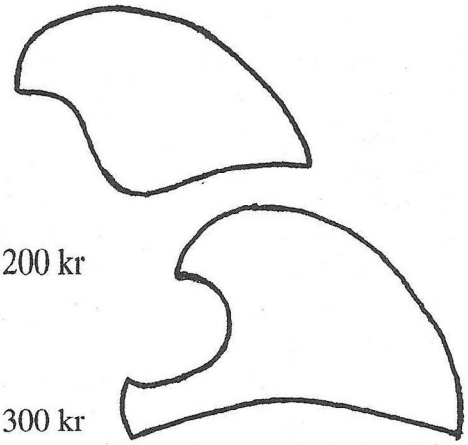
Heat 1

Starten för det första heatet gick från Vole ovanför huvudlandningen. Förhållandena var trixiga. Där var nära nog ingen solinstrålning alls om man startade i otakt med molnbildningen.



Fr v: 2:a Kenneth Norberg, 1:a Anders Andersson, delad 3:a Håkan Sundin (Peter Wicander inte med på bild)

HJÄLMAR



HANDGJORDA HJÄLMAR I KEVLARKOMPOSIT.
UTFORMADE FÖR ATT GE MINSTA MÖJLIGA LUFTMOTSTÅND I NORMAL FLYGSTÄLLNING. TYGBEKLÄDD INSIDA AV PRESSAD FRIGOLIT.*
TVÅ MODELLER. VIKT CA 600 GRAM.

Pris: 1200 kr

Pris: 1300 kr

Skal: 100% kevlar förutom integralhjälmen som har en käkdel av 50/50 Kevlar/kolfiber sandwitch. Matris av epoxi. Finns än så länge bara i små storlekar, upptill strl. 56 cm, och i färgerna svart och vit. Tillsänt headset inbygges för 50 kr. Ca tre veckors leveranstid. Jon Bergström SAAB vxl 013-180000.
* Normal mc-hjälm uppbyggnad.

De norska hemmapiloterna visade verkligen vad som menas med hemmaplan. De gick i mål medan de andra fick finna sig i landa ute.

Nu följde ett par dagar med sämre väder, de första på ett par veckor. Tid ägnades åt andra aktiviteter. För att hålla adrenalinhalten på hög nivå antogs erbjudande om forspaddling. Varför stå ute i regnet och bli sur när man kan ta sig vatten över huvudet?

Heat 2

Den 3 juni sprack molntäcket upp och spänningen steg. När beskedet kom om startplats Juvashytta förvandlades parkeringen till motorstadion med varvande motorer och dammoln.

Juvashytta ligger i nordläge så termiken kommer sent. Fönstret öppnade först vid tretiden. Uppgiften var att flyga tillbaka till Vågå. Detta klarade tio piloter. Anders Wredendahl vann med en hårresande fräck finalglidning längs med dalsidan.

Kvällsnöjet stod TV-sportens filmteam för. Entusiastiska piloter invaderade deras bil för att se bilder som blivit tagna under dagen. De visades på TV under rubriken "Världarnas herre".

Heat 3

Nästa dag, en lördag, blev det åter start på Vole under riktigt svaga förhållanden. Detta hindrade dock inte Anders Andersson och Håkan Sundin från att gå i mål efter en spännande finalglidning i hård motvind. Därmed möblerade de om i den övre delen av resultatlistan och fastställde dess slutliga utseende.

Efter allt flygande i Norge gick resan på söndagen åter till, som det skulle visa sig, en blåsig, kall och blöt Sverigesommar, där tankarna ofta gick tillbaka till bergen runt Vågå och alla trevliga stunder.

Ekonomin för SM: Startavgifterna gav 25000 kr i inkomster medan utgifterna slutade på 24100 kr.

DISTANSLIGAN

Distansrapport 4/93

Anders Andersson i ledningen!

Nyss hemkommen från VM i USA "grejar" Anders tre fina flygningar. Två är "öppen distans" från Getberget, Sundsvall, och en "tur och retur" från Åreskutan. Imponerande!

Undertecknad trodde faktiskt att Rauno Seimilä var "rätt säker" på sin ledarplats.

Låt oss få några fina termikdagar till innan säsongsslut.

Här är ställningen:

1.	**Anders Andersson, S-vall, Sensor**	**94**	+	**31**	+	**108**	+	**69**	= **302**
2.	Rauno Seimilä, Stockholm, XS	60	+	21	+	119	+	57	= 257
3.	Mats Romson, Stockholm, XS					86	+	130	= 216
4.	Håkan Sundin, Sundsvall, Sensor					41	+	108	= 149
5.	Monne Naesenius, Stockh, HP AT	41	+	52	+	20	+	26	= 139
6.	Peter Isacsson, Å-berg, Sensor	26	+	34	+	43	+	30	= 133
7.	Björn Kroglund, Stockh, K4					80	+	38	= 118
8.	Martin Göttlicher, Stockh, Kiss	33	+	27	+	39	+	15	= 114
9.	Anders Wredendahl, Dundret, Pamir			27	+	40	+	42	= 109
10.	Hans Thornander, Skåne, XS							89	= 89
11.	Johan Dahlqvist, Stockholm, K4					34	+	52	= 86
12.	Tore Nerland, Stockholm, Kiss			20	+	19	+	37	= 76
13.	Kenneth Norberg, Sundsvall, Foil					42	+	18	= 60
14.	Peter Sundberg, Umeå, Amour					16	+	36	= 52
15.	Torbjörn Iwar, Ålleberg, Cobra							47	= 47
16.	Kristoffer Vinge, Sundsvall, K3							30	= 30
17.	Urban Olofsson, Dundret, Milan					15	+	14	= 29
18.	Leif Johansson, Ålleberg, Kiss							21	= 21
19.	Stefan Borgås, Stockholm, Hermes							16	= 16
20.	Lars Gunnarsson, Umeå, XS							15	= 15
21.	Hasse Johansson, Umeå, K3							13	= 13
	Niclas Söderström, A-tross, Reflex							13	= 13
23.	Jonas Peterson, Umeå, Merger							11	= 11

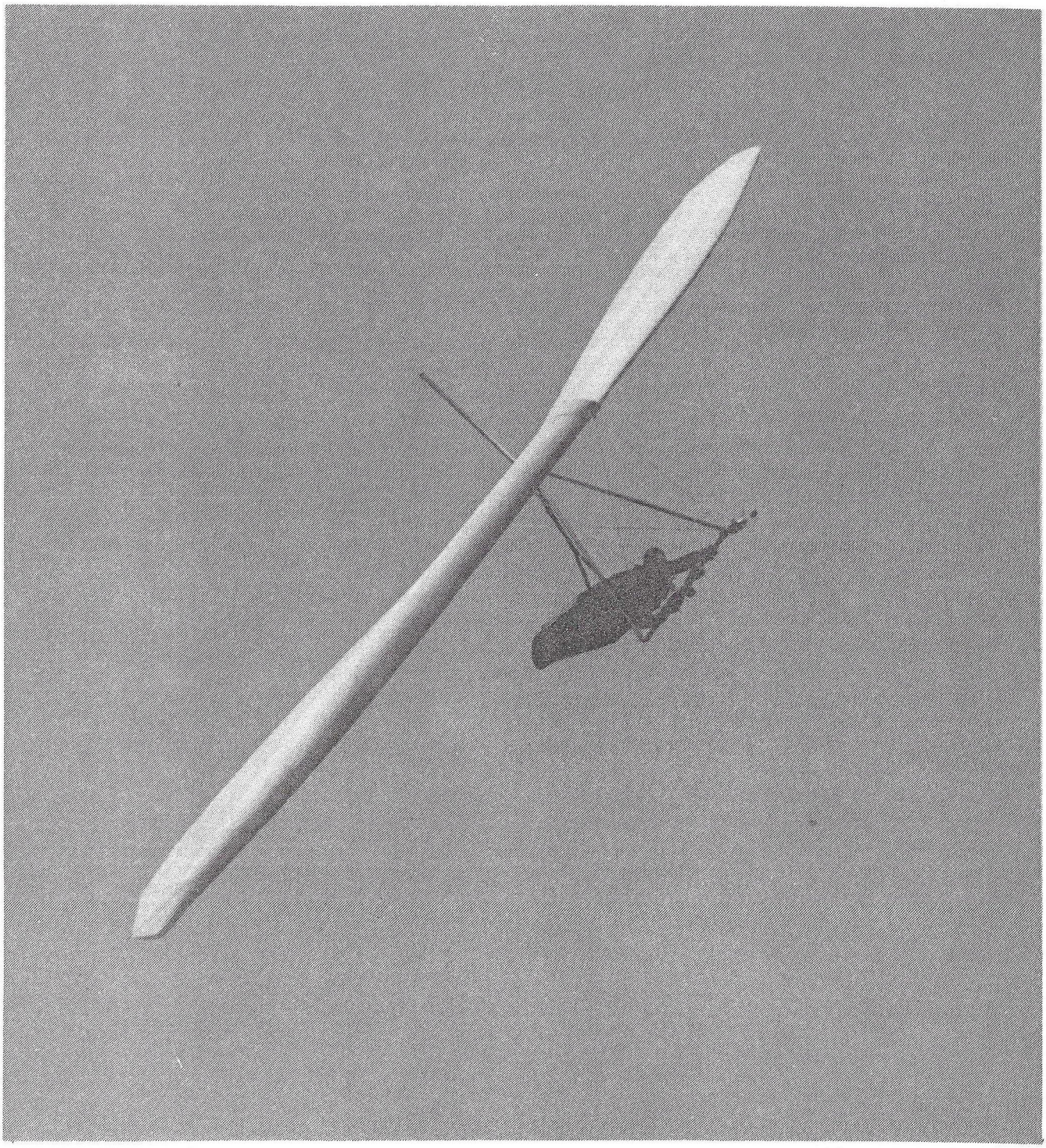
Nästa sammanställning - slutresultatet - kommer i början av oktober

Flyg långt! Hälsningar från
Hasse Johansson, Håkmark 254, 905 91 Umeå, 010-261 19 50

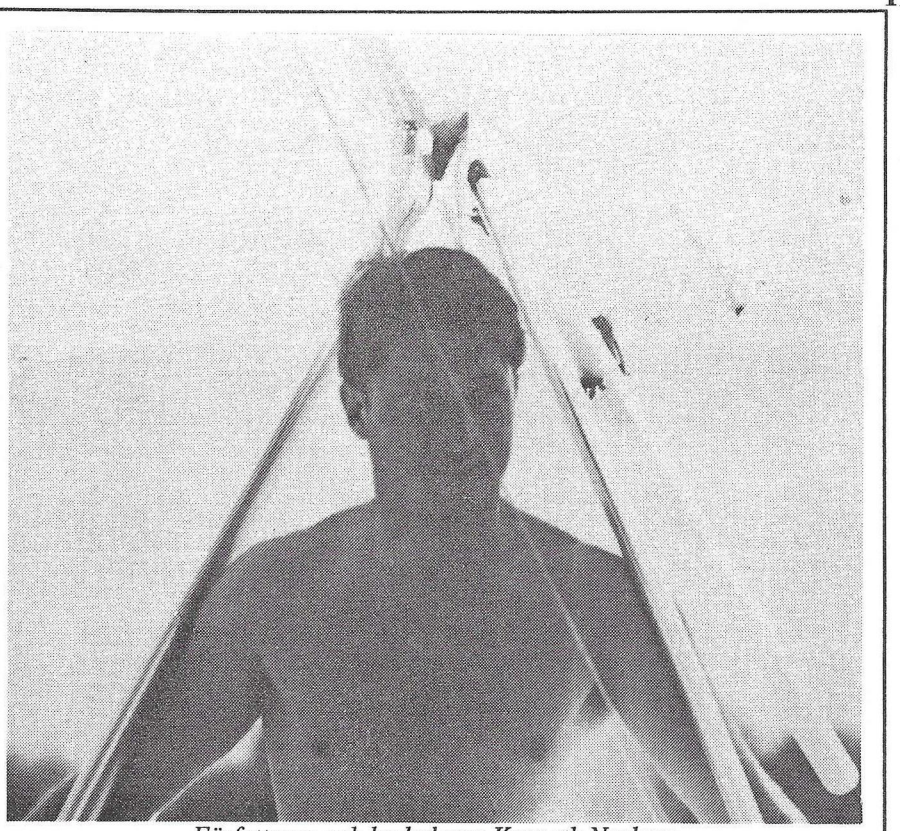
VM 93 Owens Valley

En rafflande historia

Av Kenneth Norberg



Owens Valley, ett av världens extremaste flygställen, turbulent, enorm termik, hög flyghöjd, ormar, öken, svårlandat, krånglig upphämtning, dust devils på starten som tar upp allt i dess väg. Det var under den föreställningen det svenska laget åkte över Atlanten till USA. Laget var Anders Andersson, Mats Karlsson, Håkan Sundin, Peter Isaksson, Fredrik Fex, Björn Kroglund samt lagledare och reservpilot Kenneth Norberg. Med var också Annica Olsson som chaufför.



Författaren och lagledaren Kenneth Norberg

Visst var det stark termik och en hel del turbulens men inte mycket värre än det kan vara i Skandinavien. Det var landningsbart överallt. Det fanns nämligen inga träd. Det man fick vara vaksam på var vindriktningen. Den kunde vara svår att urskilja då det bara fanns ökensand och småbuskar till hjälp.

Olyckor

Det svenska laget klarade sig undan med ett brutet bygelben och en böjd speedbar. Men visst förekom det olyckor. Bruce Goldsmith och Robin Hamilton från England fick kasta skärm efter att ha tuckat. Bruce klarade sig undan med endast skrubbsår men hade istället en lång natts vandring ner från White Mountains högsta topp på 4200 meter. Robin fick sys från näsan upp till pannan och hade en fraktur på pannbenet. Han flög senare i finalen. Värre var det med italienaren Andrea Noseda. Han flög långsamt nära backen och blev förmodligen inlyft i berget utan att lyckas få runt vingen. Kraschen var ganska hård och resulterade i brutet ben och kotkompression. Han fick hämtas av helikopter.

Tränings-veckan

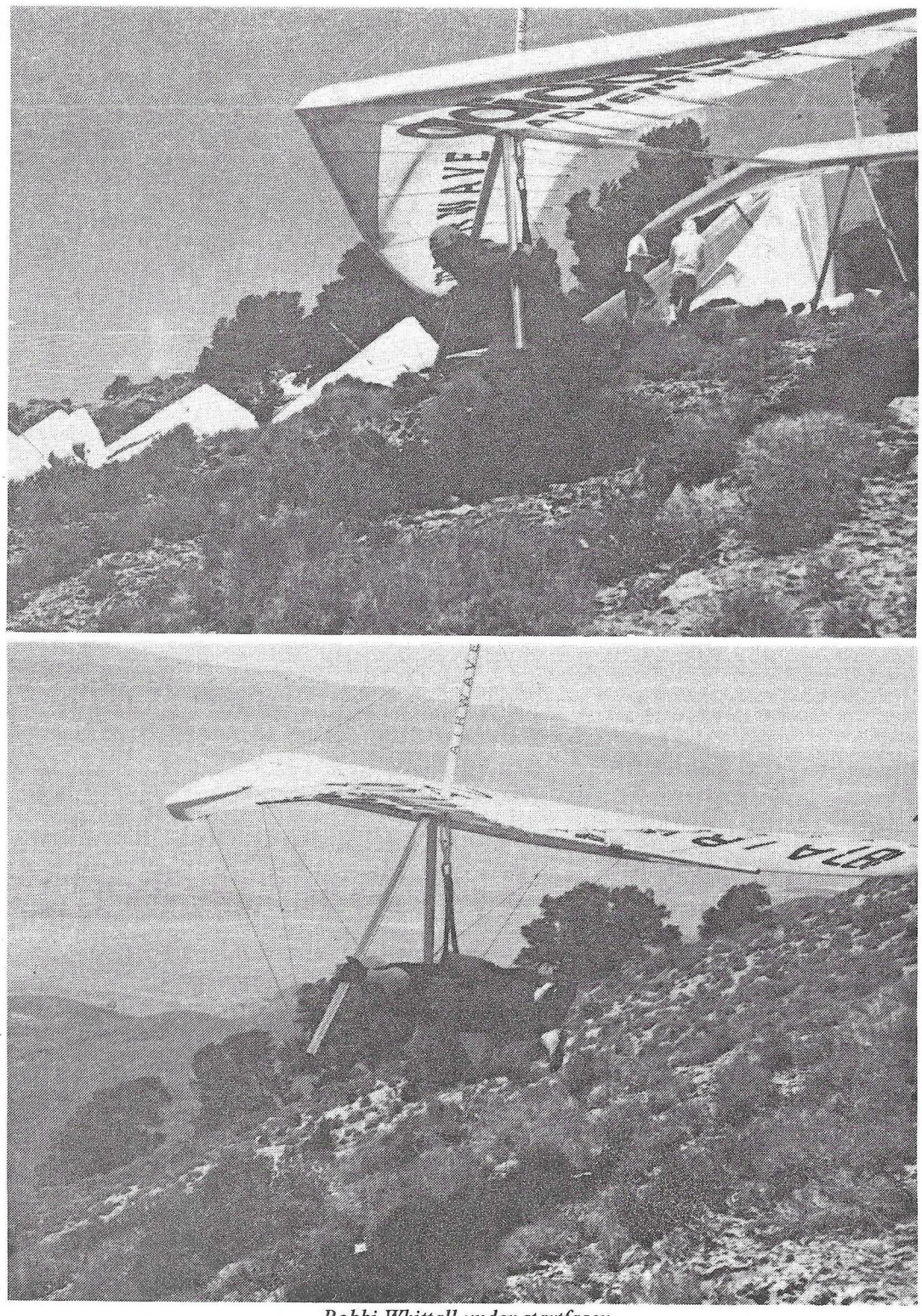
Under träningsveckan flög vi banor som täckte tävlingsområdets alla riktningar. Inget område var okänt för oss vilket kändes väldigt bra. Lite oro blev det i lagen när en efter en blev sjuk. Peter Isaksson och Fredrik Fex åkte båda på en kraftig influensa med feber. Håkan Sundin blev magsjuk. Efter läkarbesök och medicinering kryade emellertid alla på sig. Men det var osäkert in i det sista om det skulle bli Håkan eller Kenneth som skulle få flyga.

Efter veckan verkade laget trots allt vara i god form, väl förberett och utan att ha blivit skrämt av flygningen i Owens.

Kvalificeringen

Alla banor var s k race, dvs först i mål vinner. De 160 tävlande indelades i två grupper. Båda grupperna flög

Kenneth fick flyga också



Robbi Whittall under startfasen

samma bana, startade på samma ställe men var separerade i tid en timme. Man använde sig av luftstart. Piloterna hade en timme på sig att ta sig upp efter det att fönstret öppnat och innan en stor presenning rullades ut på angiven tid som tecken på start. Även s k turnlines användes som turnpointfoto vilket var nytt för VM (används ofta av segelflyget).

Det genomfördes totalt fem kvalificeringsheat under varierande förhållanden. Det första heatet gick riktigt bra för de svenske. Alla kom i mål på den 108 km långa banan.

Heat 1

Den första dagen visade tydligt vad som var viktigt här, att flyga snabbt. Det vi nu måste bli bättre på var timeningen på glidningen ut från berget mot startduken. Även målglidningarna kunde bli exaktare. Varje minut var av stor betydelse.

Hela 121 nådde målet. Mats var bäst med en 5:e plats i sin grupp och 21:a plats totalt. Övriga: FF 66, AA 94, HS 95, PI 106 och BK 115. Paolo Coelho, Brasilien vann heatet

Heat 2

Banan var 130 km. Väldigt bra väder rådde med hög molnbas framförallt över bergen. När piloterna kom ut över plattlandet sjönk molnbasen betydligt och där minskade stiget också. det gällde verkligen att kunna anpassa sin flygning till rådande förhållanden. Mats tog sig till mål efter en suverän flygning där han legat först en stor del av banan. Han tog sig upp från 50 m vid ett tillfälle - det är vilja det! Håkan, Anders och Peter landade strax innan mål.

Mats blev sexa i sin grupp och 10 totalt. Resten spred sig mellan 28 och 65 i sina respektive grupper. Howe Nelson, USA, och Minegishi, Japan vann i resp grupp.

Heat 3

Det var vissa svårigheter att få raka svar och rätt information under teamledarbriefingen på morgonen. T ex fanns inga resultatlistor. Men det blev bättre. Banan mätte 113,5 km.

Det blev en bra dag för svenskarna. Mats kom 10:a i sin grupp sex minuter efter vinnaren och Fredrik 11:a. Mats och Fredrik missbedömde finalglidningen och kom in alldeles för högt på ca 600 m. Man måste passera under 300 m för att få tiden klockad. Björne navigerade lite fel och förlorade en hel del tid. Peter fastnade 14 km från mål. efter en halvtimmes kämpande kom han upp igen.

Robbie Whittall, UK, och Brad Koji, USA, vann sina grupper.

Heat 4

Banan var 100 km. Det blev en tung dag för det svenska laget. Det var mycket låg molnbas och en hel del motvind. Håkan ramlade ner strax efter Black Mountain. Fredrik, Björne och Peter landade nästan på samma ställe 6-7 km längre än Håkan. Mats och Anders tog sig nästan fram till mål.

Heat 5

Dagens bana mätte 88 km. Då det blev svagare termik än väntat sköts starten upp två timmar. Fönstret öppnade till slut kl 1400. Anders var snabbaste svensk med 2 tim 32 min. Det räckte till 21:a plats. Björne flög in som nummer 35 efter en fantastisk målglidning. Han landade med styrbygeln på ena sidan om mållinjen och kölen på den andra. Peter förlorade sin finalplats genom att missa mållinjen med 10 meter.

I den andra gruppen var Mats snabbaste svensk och kom på plats 30 efter att ha fastnat på ett ställe i 15 min för att få 300 meter extra. Håkan landade efter 39 km och Fredrik tvingas bottenlanda.

Det var en mycket lurig dag då vinden i dalen ökade hela tiden, vilket gjorde att många landade kort. Tony Barton, USA, och Tomas Suchanek, Tjeckien, vann sina grupper.

Mats var nu 7:a i sin grupp och 16:e plats totalt och Anders 31:a och 67:a totalt. De gick till final. Peter hade inte metrarna på sin sida. Han var förste man att petas endast 5 poäng från finalplats. Björne var inte långt efter.

Fredriks bästa heatresultat 10:a hade kanske räckt till final om det inte hade varit för det sista heatet. Håkan stod inte att känna igen. Han tycktes inte komma in i rätt flyt. Sverige var nu nummer 14 som nation.

Finalen

Alla finalheaten bjöd på bra väder, molnbas 5000 - 7000 meter och stark termik, 3-9 m/s i blåsorna. Banlängderna varierade mellan 126 och 183 km.

Finalheat 1

Första finaldagen flög både Mats och Anders mycket bra. Mats kom i mål som 18:e man på tiden 3:22 och Anders som 25:e på 3:25. Vann gjorde Chris Arai från USA på tiden 3:03. Anders fick göra en nödkurvning en km från mål för att vinna 50 m extra. 70 kom i mål så det gällde att flyga snabbt.

Övre bilden: Officiell transport. Undre bilden: Drew Cooper Australien

Finalheat 2

Dagen bjöd på lovande väder och 154 km bana. Mats gick i mål som 7:a 10 minuter efter vinnaren utan att ha legat illa till någon gång under flygningen. Anders missade tyvärr och blev tvungen att landa ute. Han blev lite het när han började flyga ikapp tätklungan. Den här gången straffade det sig. 63:e plats blev resultatet. Vinnare var Alain Chauvet, Frankrike.

Finalheat 3

Inför dagens finalheat låg Mats 8:a totalt 400 poäng efter Chris Arai som nu ledde tävlingen. Anders och Mats ändrade taktik. Om Mats skulle ha någon chans att nå pallen måste de flyga aggressivare och snabbare.

Dagens bana mätte 154 km. De första fyra milen låg Mats och Anders med i tätklungan. Sedan ryckte Anders och tog täten. Han låg ett tag 5 km före. På väg mot första turnpoint mötte han motvind på 7 m/s. Han fick problem och blev tvungen att landa. Nu tog istället Mats över ledningen efter att ha tagit en annan väg mot turnpoint. Mats blev förste man att fota punkten, ca 5 min före nästa två piloter och ca 15 min före klungan. Han kom även först till turnpoint 2. Nu hade han endast 30 km kvar men motvinden blev för stark och han tvingades att landa. Större delen av tätklungan ramlad också ner i samma område. Endast fem gick i mål och fick tidspoäng. Ytterligare sex man flög till mål men landade efter det att målet stängt, vilket inträffade 30 minuter efter solnedgång.

Finalheat 4

Banan var 183 km. Första delen av banan gick i motvind och upp mot högplatåland.

Mats och Anders flög kanonbra. Anders var först att fota turnpoint 1 med Mats i hälarna. Nu höll Anders täten ända fram till 15 km från turnpoint 2 där han blev tvungen att landa högst uppe i passet på 2400 meters höjd. Mats kom tre km kortare. Tätklungan, 10-15 minuter efter, gick samma öde till mötes och tvingades landa uppe i passet inom 10 km längre eller kortare än svenskarna. Ca en timme efter det att Anders och Mats packat ihop kom en klunga till som lyckats ta turnpoint 2 tack vare senare eftermiddag och svagare motvind. De gled sedan tillbaka mot mål i medvind men de var för sent ute.

Anders placerade sig som 41:a med 73 km och Mats 54:a med 70 km. Mats hade varit uppe på 6000 meter. Ingen gick i mål. Manfred Ruhmer, Österrike, vann med 132 km.

Finalheat 5

Sista dagens bana mätte 130 km. Anders och Mats hängde med bra från början. Då Anders hamnade på låg höjd i lärotor efter 45 km var han tvungen att ge upp.

Mats låg med i täten till 15 km före turnpoint 2. Där splittrades klungan. En del gick väldigt långt ut från kursen och upp i bergen. Resten gick rakt fram för att ramla ner. Den vägen tog Mats. De som gick högt upp tog lätt turnpoint 2 och kunde sedan glida i mål i medvinden.

Gruppvinnare för dagen blev John Pendry, UK, och Rupert Plattner, Australien. De våra hamnade långt ner i listan.

Erfarenheter

Det svenska laget har aldrig varit bättre förberett än i år. Att ha bra lagmedlemmar på marken är en viktig kugge i samspelet. Resultatet kan betraktas som "normalt".

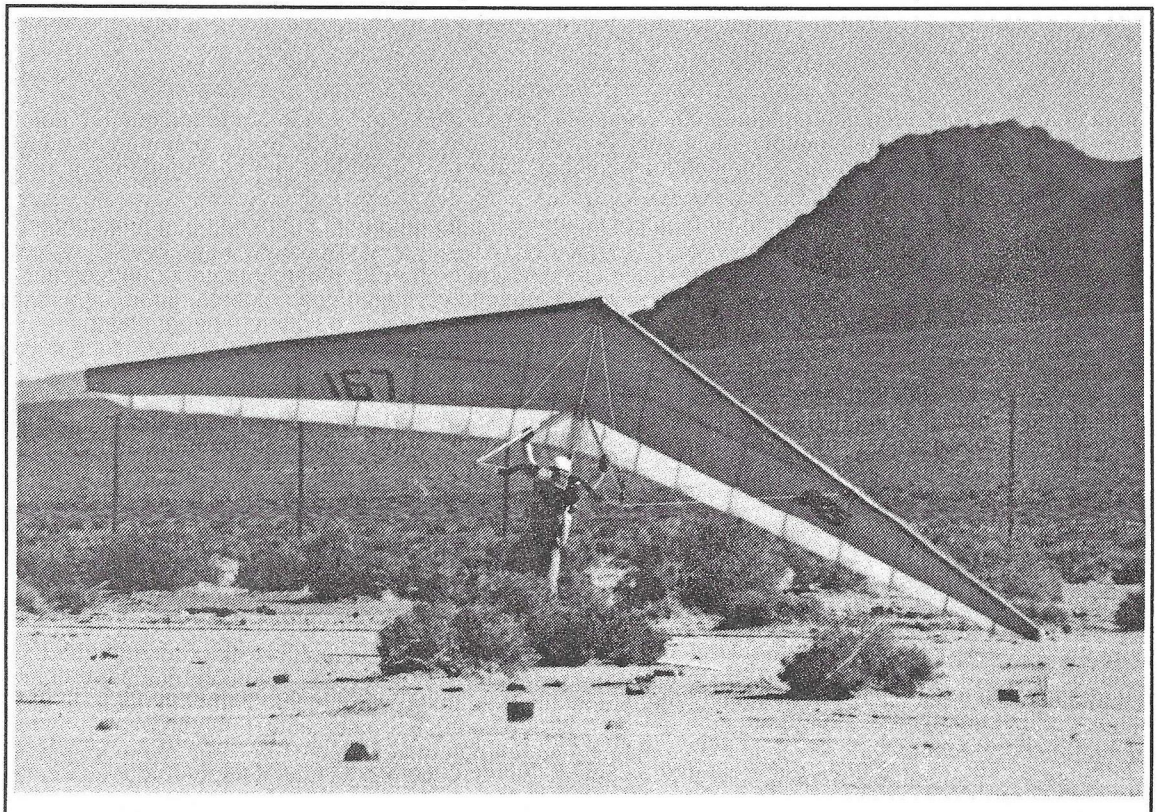
Vad kan vi då göra för att bli bättre? Framförallt bör vi tävla mer internationellt där konkurrensen är hårdare och inställningen professionellare. På hemmaplan bör vi friflyga som om det vore tävling och inte "safeflyga" genom att alltid ta max höjd innan glidet. När medelstiget blir för lågt, dra till nästa triggpunkt! Man bör söka av en blåsa ordentligt så att man inte kurvar i för dåligt stig. Var inte rädd att centrera om! Man bör satsa på någon tävling i Europa, gärna på hösten, för att bredda det svenska tävlingsintresset.

Flyg avslappnat!

Mats Karlsson hade chansen att komma på pallen. Han flög mycket radikalt och bra. Mats och Anders bevisade under heat 3 och 4 att det går att flyga snabbt och bra även som svensk.

Kom igen nu resten av Sverige! Visa att vi kan, vill och kommer att bli bättre!

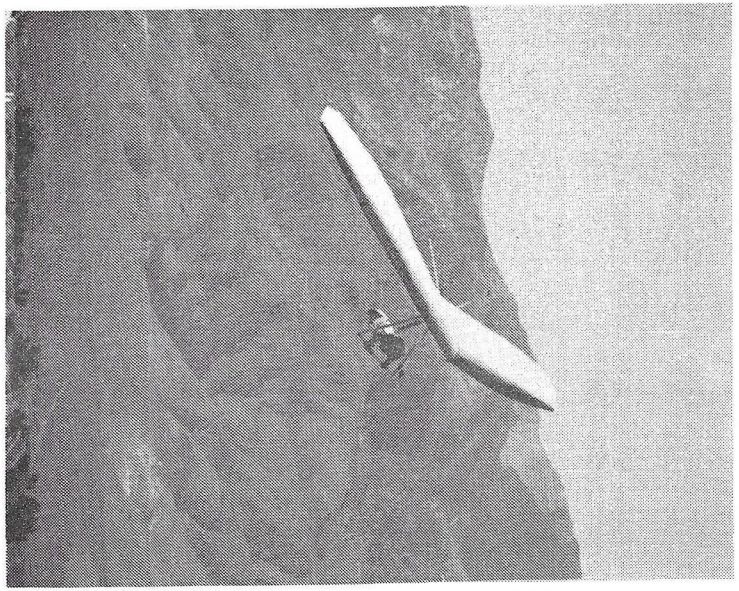
VM och EM alternerar vartannat år. Nästa stora insats gäller alltså EM sommaren 1994. Då ...

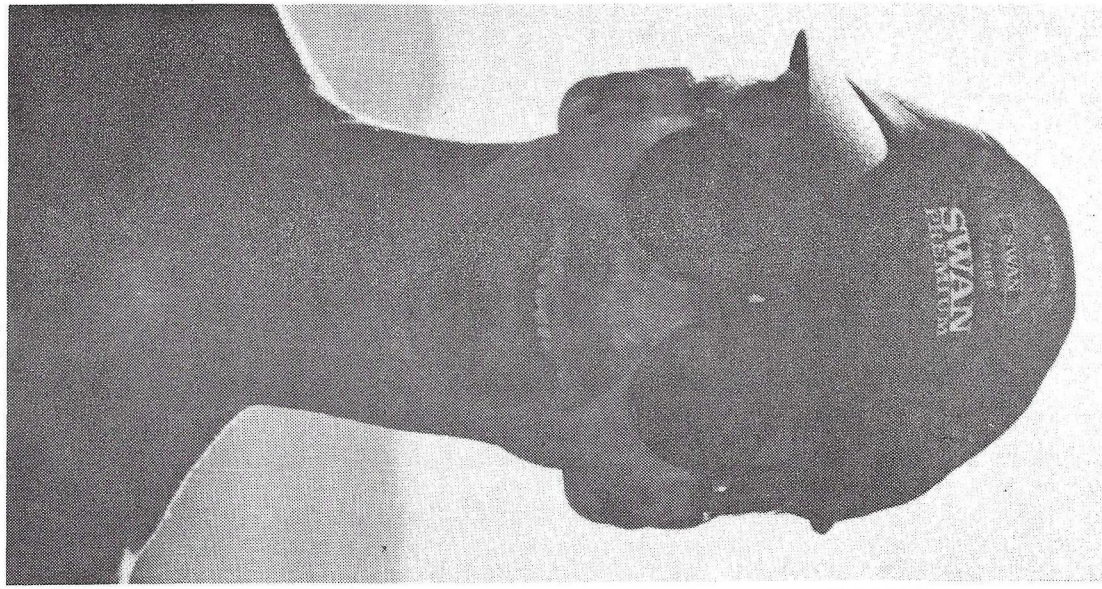


Mats Karlsson under ökenlandning

Resultat från VM 1993 i Owens Valley, USA

Plac	Namn	Nation	Dag 1	Dag 2	Dag 3	Dag 4	Dag 5	Dag 1-5	Dag 6	Dag 7	Dag 8	Dag 9	Dag 10	Slutres
1	**Suchanek, Tomas**	**Czech**	**974**	**589**	**963**	**1000**	**1000**	**2386**	**967**	**992**	**971**	**671**	**995**	**6982**
2	Arai, Chris	USA	982	971	995	970	824	2500	1000	1000	850	694	927	6971
3	Gibson, Mark	USA	929	894	930	939	954	2449	993	875	770	801	943	6831
4	Moyes, Steve	Australia	893	945	968	973	949	2500	866	838	690	860	970	6724
5	Pendry, John	U.K.	944	871	491	993	956	2243	964	874	847	707	1000	6635
6	Gutirerez, Miguel	Mexico	929	951	814	994	888	2412	896	993	971	682	649	6603
7	Ruhmer, Manfred	Austria	923	571	921	780	975	2205	839	888	805	884	977	6598
8	Newland, Mark	Australia	944	968	937	600	895	2290	872	612	984	812	996	6566
9	Lee, Jim	USA	860	577	852	769	944	2116	867	880	794	872	983	6512
10	Baier, Bob	Germany	932	897	867	987	994	2466	912	859	784	796	650	6467
21	**Karlsson, Mats**	**Sweden**	**864**	**957**	**940**	**784**	**790**	**2292**	**862**	**941**	**770**	**644**	**573**	**6082**
66	Andersson, Anders	Sweden	650	665	824	544	798	1835	838	518	650	657	330	4828
	80 till final													
94	Isaksson, Peter	Sweden	610	650	741	459	542	1583						1583
96	Kroglund, Björn	Sweden	595	537	620	459	688	1528						1528
105	Fex, Fredrik	Sweden	735	561	937	535	0	1464						1464
109	Sundin, Håkan	Sweden	647	661	548	507	338	1428						1428
	158 startande													





Mats Karlsson, vår bäste svensk - en man att räkna med

Att komma ihåg att inte glömma

Av Rolf Björkman

I de senaste numren av Hypoxia behandlade vi frågan om ikrokning, eller snarare bristen på ikrokning, före start. Två allvarliga haverier varav ett med dödlig utgång har skett under första halvåret 1993 av denna anledning. Joachim Grenestedt, Stockholm, har observerat problemet och uppmärksamt nog funnit en artikel i USA-tidningen Hang Gliding från 1991 som behandlar detta ämne. Artikeln har sänts till Hypoxias redaktion med uppmaning att den publiceras. Artikelns budskap finns nedan. En stor del är dock mina egna samlade erfarenheter och kunskaper på området. Det handgripliga tips som visas på figurerna härrör dock från artikeln.

Vi skall inte tro att vi i Sverige är ensamma om detta problem, att glömma att kroka i sig. Det är känt sedan länge även av oss. I utbildningssammanhang och på olika andra sätt har problemet behandlats. Åtskilliga fall har genom åren skett i världen varav flera lett till dödsfall.

I Sverige har ett fall före 1993 blivit känt. Hur många okända fall som inte lett till följder vet vi inte. För ett antal år sedan startade en instruktör från Gesundaberget i Dalarna. Han upptäckte glömskan för sent men lyckades hänga kvar tills hängglidaren kraschade i skogen nedanför berget. Piloten erhöll en del skador men inga med allvarliga följder.

Även den bäste..

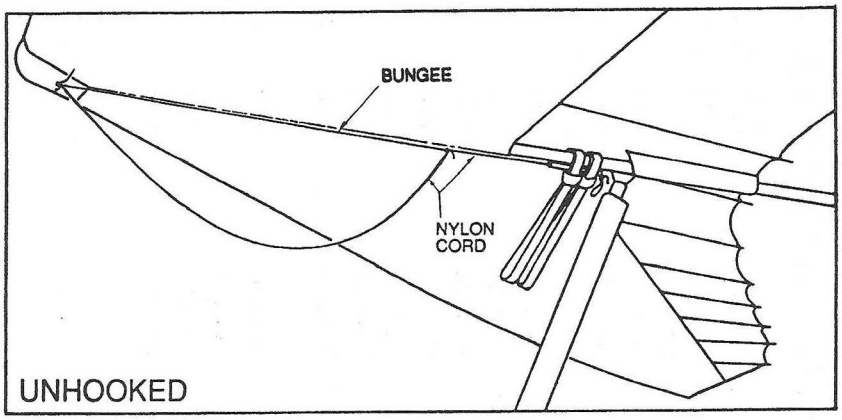
Eftersom glömska att kroka i sig upplevs så allvarligt är piloter i allmänhet mycket noga med att göra hängcheck före start. Det kan dock förekomma piloter som genom brister i utbildning eller ringa förståelse för säkerhet i liknande avseenden slarvar. Det inträffar också att även den bäste och mest noggranna person kan göra misstag. Glömska att kroka i sig inträffar oftast när rutiner störs eller bryts. Stress kan vara en orsak. En annan kan vara ren glömska, d v s man tror att man gjort både ikrokning och hängcheck. Detta inträffar oftast vid väntan på lämpligt starttillfälle där man av t ex bekvämlighetsskäl krokat loss sig.

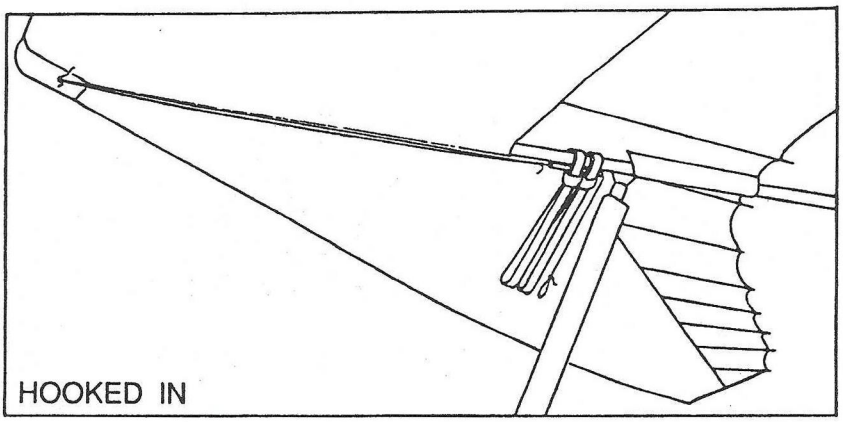
Råd

Vad kan man ge för direkta råd i den här frågan? Det finns de som hävdar att man inte förflyttar vingen på marken utan att vara startklar. Det gäller naturligtvis från det man anser förberedelser klara på riggningsplatsen tills man startar. Detta kan i vissa situationer vara olämpligt om man t ex inte har hjälp och det blåser på ett obehagligt sätt under förflyttningen. Genast har man då brutit rutinen.

Följande generella råd vill jag bidra med.

- Skaffa Dig en säker rutin som Du alltid följer. Rutinen bör säkerställa att allt blir gjort även när rutinen bryts.
- Gör alltid hängcheck omedelbart efter ikrokning. Dessa två åtgärder skall alltid följa varandra.
- Befinn Dig inte i startposition utan att vara ikrokad.
- Om Du vill kroka loss Dig efter att Du tidigare varit ikrokad eller att Du ännu inte krokat i Dig före start av praktiska skäl men i övrigt är klar, gör då klart för Dig att starten är "avbruten" och att hela förberedelseproceduren skall göras före start.
- Gör alltid proceduren lika noga även om Du har observatörer, t ex startman vid bogsering, eller hjälpmedel som skall få Dig att inte glömma. Faran med att förlita sig på hjälp och hjälpmedel är att när dessa inte finns så uppstår faran. Se hjälp och hjälpmedel som ett komplement till säkerheten som aldrig egentligen skall behövas.
- Ha säkra rutiner vid bogsering med startman som alltid skall se att piloten är ikrokad.
- Gör den sista kontrollen just före start. Tänk efter och kontrollera (direkt om det är möjligt eller minns) följande: Ikrokad, hjälm på, vingarna går fritt från människor och andra hinder.





Hjälpmedel som gör att man påminns om man gör fel rekommenderas. Man måste bara se till att man inte blir slav under dessa hjälpmedel och inte frångår de rutiner som man skulle ha haft utan hjälpmedlen. Det lär finnas elektroniska hjälpmedel som varnar om piloten lyfter vingen och inte är ikrokad. Artikeln som är från 1991 talar om sådana som är på gång. De skulle kunna jämföras med bilbältesvarning. Personligen ställer jag mig mycket skeptisk till sådant men om något kommer torde det väl ha provats och befunnits verksamt. Än har inget synts vid horisonten.

Ett enkelt förslag

Rent mekaniska hjälpmedel har poppat upp så och då. Nedanstående enkla anordning borde vara verksam. Varför inte pröva? Livet kan ju faktiskt räddas om misstaget annars inte upptäckts.

Anordningen är enkel och billig. Som lina rekommenderas flouroserande skär (eller annan synlig färg) 4 mm klätterlina. Därutöver behövs en gumminsnoddslina och ett litet plaströr (del av kulspetspenna kan vara möjlig) som fästs till kölen med tape och leder linan genom upphängningsstroppen. Gummisnodden bör justeras så att linan sträcks helt utefter underseglet och kommer utom synhåll. Tyngden av kroken med selens remmar skall räcka för att sträcka linan.

Kanske har Du något bättre praktiskt tips? Lär ut det i så fall genom Hypoxia!

Köp gamla HYPOXIA!

Restexemplar av tidigare nummer av Hypoxia finns i varierande antal av nummer 6 - 46. Sänd på enklaste sätt 10 kr per önskat ex eller sätt in på mitt postgirokonto 91 22 81-3. Glöm inte Din adress!

Rolf Björkman,
Backlöksv 103, 165 77 Hässelby

Distrikts-konferens

Av Per Viklund
Hängflygarnas FSF-representant

Ni hängflygare har kanske inte hört talas om att det i Flygsportförbundet finns en distriktsindelning. Det finns det och nu har FSF ambitionen att alla distrikt skall fungera bra. Därför inbjöd man till konferens i Borlänge i samband med SM i segelflyg.

En lägesbeskrivning gjordes. Man berättade att det finns distrikt som inte har någon verksamhet. Distrikten har samma indelning som länen. För att väcka dessa distrikt till liv beslutades att närliggande distrikt eller förbundsstyrelsen kommer att besöka dessa distrikt och bilda styrelser.

Vidare diskuterade mötet vilka uppgifter ett distrikt skall ha för att stödja FSF´s grenförbund på bästa sätt. OBS att detta gäller alla grenförbund. Mötet enades om att följande uppgifter var lämpliga att bevaka på distriktsnivå:

- Gemensamma myndighetskontakter. Många grenförbund har problem med att deras verksamhet orsakar buller eller har för litet luftrum.
- Att gemensamt kunna marknadsföra den flygsport som finns i länet.
- Att ordna kurser som flera har intresse av, t ex meteorologi.
- Att tipsa varandra om hur man ansöker om pengar.
- Sprida kunskap om våra grenar dels till varandra dels till nyckelpersoner som t ex flygledare.

Personligen tror jag att man kan tjäna mycket på en väl fungerande distriktsorganisation

PS. Ni vet väl att de andra grenarna i FSF är Motorflyg, Segelflyg, Ballong, Fallskärm och Skärmflyg.

PS nr 2. Loket stöder oss. Vi får del av Bingolottopengarna via Riksidrottsförbundet.

Höst-städ-ning

◆

Vingar
Trikar
Instrument
Skärmar

◆

Nytt och begagnat

◆

Johan Frank
Helmfeltsg 8
254 40 Helsingborg

Telefon 042-12 72 82
Fax 042-20 19 80

Obs! Nytt mobilnr
010-205 44 22

Ännu ett haveri

Av Rolf Björkman

Redan innan förra numret av Hypoxia kommit ut och där vi redogjorde för andra haverier och flygsäkerhet inträffade ännu ett haveri. Det här var ett annorlunda haveri än vad vi tidigare upplevt. Det finns anledning att dra några slutsatser för att varna andra även om de kan synas förhastade eftersom utredningen inte är klar.

Den 5 juni omkom Erik Ros vid flygfältet Lund 8 km NNV om Vindeln. Han var från Örebro men studerade i Umeå.

Häftig markkontakt

Olyckan inträffade i samband med landning. Vinden var relativt svag men termik förekom varför den kunde variera i styrka. Insvängningen skedde på relativt låg höjd. I samband med att piloten skulle resa sig upp erhöll hängglidaren en rollstörning inåt i svängen. Han missade vänster bygelben och åkte framåt vilket förmodligen ökade hängglidarens hastighet. Styrbygelns ena hörn tog i marken. Farten var mycket hög. Piloten slungades framåt med stor kraft p g a den höga farten. Kraften var så stor att nosvajrarna gick av. Piloten omkom omedelbart.

Hängglidaren var en Seedwings Sensor 610E. Den är kanske den snabbaste högprestandavingen på marknaden och känd för att ha litet bygeltryck vilket kan kännas ovant för en pilot som tidigare flugit enbart mellanstadievingar. I detta fallet hade piloten ca 30 flygtimmar och hade just gått över på denna nya högprestandavinge.

Upprepat beteende

Det har rapporterats att piloten en gång tidigare på annan plats i Sverige hade gjort en så låg flygning över marken innan han rest sig att styrbygeln tuschat marken varefter landning skett avsevärt längre fram.

Den direkta orsaken till haveriet hoppas vi så småningom få fram genom haverikommissionens utlåtande. Jag tillåter mig emellertid att göra vissa spekulationer då sådana kan vara till hjälp för andra piloter att undvika att hamna i samma situation.

Varför?

Varför skedde själva markislaget? En vindby kan ha orsakat rollstörningen. Troligare är att vindgradienten varit orsak eftersom svängen till final skedde på mycket låg höjd. Det kan också ha varit en kombination av ovanan med hängglidartypen och avsikten att resa sig upp före landning. En sak torde vara uppenbar. Piloten använde generellt inte ett korrekt landningsförfarande. Svängen till final bör vara avslutad innan hängglidaren kommer in i den kraftigare vindgradienten från marken upp till ca tio meter. Att resa sig så sent och att göra upptagning och utflytning på så låg höjd gör marginalerna för felbedömningar eller påverkan genom yttre händelser alltför små. Piloten kan ha fått fel metod inlärd genom instruktör, genom kamrater eller själv lagt sig till med en egen ovana. Intressant är om någon försökt få honom att ändra sitt beteende.

Man kan spekulera över huruvida hjul på styrbygeln hade mildrat händelseförloppet efter islaget. Mycket beror här på rollvinkeln när hängglidaren träffade marken och hjulens diameter. Med hänsyn till pilotens erfarenhet av högprestandavingar hade det varit mycket lämpligt att flyga med hjul.

Erfarenheter

Vilken är de viktigaste erfarenheter som man kan dra av denna typ av olycka.

- Attityden till flygning och flygförhållanden är ofta en brist vid våra haverier. En övertro på sin egen förmåga är vanligast bland piloter under slutet av sin Elevlicensfas och en bit in på pilotlicensstadiet. Vi instruktörer måste göra andra uppmärksamma på detta.
- Många piloter har alltför brått att gå över till högprestandavingar utan att ha tillräcklig erfarenhet eller noggrann handledning. Läs föregående Hypoxia som behandlar hängglidare och lämplig stegringstakt.
- Om en pilot lagt sig till med felaktigt beteende måste vi alla hjälpas åt att rätta till detta. I det aktuella fallet hade uppenbarligen inte ett mycket allvarligt tillbud givit tillräcklig effekt.

Forts sid 27

Islaget i marken var så kraftigt att piloten omkom omedelbart

Forts haveri

- Det finns anledning att inom instruktörskretsar diskutera hur erfarenheterna av detta haveri (liksom flera andra) skall tas tillvara och förändra utbildningen. Så kommer att ske vid höstens repetitionskurs för instruktörer där de flesta förväntas delta i år.
- Nybörjare bör ha hjul på hängglidaren. Samma sak gäller något mera erfarna piloter när man flyger en ny och betydligt mer avancerad hängglidare. Det är för övrigt aldrig fel att flyga med denna extra säkerhetsanordning oberoende av erfarenhet.

Forts från sid 15: Tävlingsregler

2.4 START OCH OMSTART

Tillägg:

Startordning vid bogserstart eller bergsstart med begränsat utrymme:
Om pilot väljer att stå över sin tur skall han anses ha haft möjlighet att starta, men ej anses som startande i avseende på poängberäkningens medeldistans.
Det ges frihet till arrangören att utöva kontroll av detta.

Köp information

Förse Dig eller klubben med rätt information! Du kan köpa nedanstående kompendier:

Samlade förskrifter för hängflygning

Beställ av Rolf Björkman komplett och rättat exemplar. Till instruktörer medsänds också elevkort och ansökningsblankett för licens. Kompendiet kostar inklusive frakt 45 kr. Instruktörer som beställer minst 5 ex betalar 35 kr per styck. Sänd betalning till Rolf Björkman postgirokonto 91 22 81 -3. I förra numret av Hypoxia förekom tyvärr felaktigt postgironummer.

Tävlingsbestämmelser

Kompendium med alla samlade tävlingsbestämmelser finns. Det har sänts till klubbarna. Nya ex mot viss kostnad kan erhållas. Kontakta Urban Olofsson, 0970-152 61.

Bogserkompendiet

Detta har tidigare presenterats i Hypoxia men håller nu på att rättas av Anders Andersson. Kontakta honom på 010-260 46 80.

Flygbogsering

Detta kompendium finns färdigt och säljs av Anders Andersson. Ring 010-260 46 80.

Övrigt

På sikt kommer även rekordregler och utbildningsplaner för de olika behörigheterna att ges ut på samma sätt. information lämnas fortlöpande i Hypoxia.

Var aktuell! Håll Dig upprättad!

Forts från sid 28
Försäkring

Ersättning

Försäkringen omfattar endast själva flygmomentet, inte resor till och från. Man bör observera att vanlig hem- och reseförsäkring inte gäller vid hängflygning. Däremot gäller de gruppolycksfallsförsäkringar som går att teckna på de flesta arbetsplatser och skolor. Ersättningar utbetalas vid olycka oberoende av annan försäkring. Att som enskild teckna en motsvarande försäkring är avsevärt dyrare. Kostnad och ersättning framgår av tabellen.

Obligatorisk olycksfallsförsäkring för hängflygpiloter f o m 1994

Typ 1: Gäller i Norden - låga ersättningsbelopp

Pris 110 kr

Läke-, tand- och resekostnad:		Nödvändig kostnad
Rehabiliteringskostnader:		Intill 10.000 kr
Invaliditet:	50 % el mer:	Beräknas på 200.000 kr
	Mindre än 50 %:	Beräknas på 100.000 kr
Dödsfall:		25.000 kr

Typ 2: Gäller i Norden - höga ersättningsbelopp

Pris 300 kr

Läke-, tand- och resekostnad:	Nödvändig kostnad
Merkostnader: 3,5 basbelopp	
Rehabiliteringskostnader:	Intill 3,5 basbelopp
Invaliditet:	Intill 20,0 basbelopp
Dödsfall:	0,5 basbelopp

Typ 3: Gäller i hela världen - höga ersättningsbelopp

Pris 450 kr

Ersättningsbelopp samma som typ 2 ovan

Misslyckade tävlingar

DM Mellersta och rankingtävlingen som arrangerades på Sala av Stockholms Hängflygklubb i juli fick inget godkänt heat. Under två av de tre dagarna flög man men termiken räckte inte till distans. Startmetod var bilbogsering med vändhjul.

Skåningarnas försök till rankingtävling med flygbogsering hindrades också av vädret. Detaljrapport föreligger inte.

Örhängets tänkta rankingtävling stannade tyvärr vid tanken. Vi hoppas på verklighet nästa år.

Vädret denna sommar var gjort för segling i solen utanför kusten och instabil luft som gav regnskurar, åska och turbulens. Jag vet!

Rolf

Forts haveri

- Det finns anledning att inom instruktörskretsar diskutera hur erfarenheterna av detta haveri (liksom flera andra) skall tas tillvara och förändra utbildningen. Så kommer att ske vid höstens repetitionskurs för instruktörer där de flesta förväntas delta i år.
- Nybörjare bör ha hjul på hängglidaren. Samma sak gäller något mera erfarna piloter när man flyger en ny och betydligt mer avancerad hängglidare. Det är för övrigt aldrig fel att flyga med denna extra säkerhetsanordning oberoende av erfarenhet.

Forts från sid 15: Tävlingsregler

2.4 START OCH OMSTART

Tillägg:

Startordning vid bogserstart eller bergsstart med begränsat utrymme:
Om pilot väljer att stå över sin tur skall han anses ha haft möjlighet att starta, men ej anses som startande i avseende på poängberäkningens medeldistans.
Det ges frihet till arrangören att utöva kontroll av detta.

Köp information

Förse Dig eller klubben med rätt information! Du kan köpa nedanstående kompendier:

Samlade förskrifter för hängflygning

Beställ av Rolf Björkman komplett och rättat exemplar. Till instruktörer medsänds också elevkort och ansökningsblankett för licens. Kompendiet kostar inklusive frakt 45 kr. Instruktörer som beställer minst 5 ex betalar 35 kr per styck. Sänd betalning till Rolf Björkman postgirokonto 91 22 81 -3. I förra numret av Hypoxia förekom tyvärr felaktigt postgironummer.

Tävlingsbestämmelser

Kompendium med alla samlade tävlingsbestämmelser finns. Det har sänts till klubbarna. Nya ex mot viss kostnad kan erhållas. Kontakta Urban Olofsson, 0970-152 61.

Bogserkompendiet

Detta har tidigare presenterats i Hypoxia men håller nu på att rättas av Anders Andersson. Kontakta honom på 010-260 46 80.

Flygbogsering

Detta kompendium finns färdigt och säljs av Anders Andersson. Ring 010-260 46 80.

Övrigt

På sikt kommer även rekordregler och utbildningsplaner för de olika behörigheterna att ges ut på samma sätt. information lämnas fortlöpande i Hypoxia.

Var aktuell! Håll Dig upprättad!

Forts från sid 28
Försäkring

Ersättning

Försäkringen omfattar endast själva flygmomentet, inte resor till och från. Man bör observera att vanlig hem- och reseförsäkring inte gäller vid hängflygning. Däremot gäller de gruppolycksfallsförsäkringar som går att teckna på de flesta arbetsplatser och skolor. Ersättningar utbetalas vid olycka oberoende av annan försäkring. Att som enskild teckna en motsvarande försäkring är avsevärt dyrare. Kostnad och ersättning framgår av tabellen.

Obligatorisk olycksfallsförsäkring för hängflygpiloter f o m 1994

Typ 1: Gäller i Norden - låga ersättningsbelopp

Pris 110 kr

Läke-, tand- och resekostnad:		Nödvändig kostnad
Rehabiliteringskostnader:		Intill 10.000 kr
Invaliditet:	50 % el mer:	Beräknas på 200.000 kr
	Mindre än 50 %:	Beräknas på 100.000 kr
Dödsfall:		25.000 kr

Typ 2: Gäller i Norden - höga ersättningsbelopp

Pris 300 kr

Läke-, tand- och resekostnad:	Nödvändig kostnad
Merkostnader: 3,5 basbelopp	
Rehabiliteringskostnader:	Intill 3,5 basbelopp
Invaliditet:	Intill 20,0 basbelopp
Dödsfall:	0,5 basbelopp

Typ 3: Gäller i hela världen - höga ersättningsbelopp

Pris 450 kr

Ersättningsbelopp samma som typ 2 ovan

Misslyckade tävlingar

DM Mellersta och rankingtävlingen som arrangerades på Sala av Stockholms Hängflygklubb i juli fick inget godkänt heat. Under två av de tre dagarna flög man men termiken räckte inte till distans. Startmetod var bilbogsering med vändhjul.

Skåningarnas försök till rankingtävling med flygbogsering hindrades också av vädret. Detaljrapport föreligger inte.

Örhängets tänkta rankingtävling stannade tyvärr vid tanken. Vi hoppas på verklighet nästa år.

Vädret denna sommar var gjort för segling i solen utanför kusten och instabil luft som gav regnskurar, åska och turbulens. Jag vet!

Rolf

Förnya licensen!

Sammanställt av Rolf Björkman

Nu är det snart dags att förnya hängflyglicensen. Under oktober kan Du börja sända in ansökningshandlingarna under förutsättning att Du då fyller kraven för förnyelse och har betalat årsavgiften till klubben. Tänk på att det blir kö på förnyelser och längre väntan omkring nyår. Behöver Du då licensen snabbt kostar det 100 kr extra att få förtur.

OBS att ansökan alltid skall sändas till ordföranden i Din klubb.

OBS att Du först måste betala medlemsavgiften för 1994 till Din klubb.

Sänd med flygdagbok eller redogörelse om Din flygning till ordföranden. Klubben informerar hur just Du skall förfara.

Bara förnyelse av det gamla

Detta är det enklaste fallet. Du har inga nya kompetenstillägg på Elevkort. Du fyller kraven beträffande förnyelse: Elevlicens 10 flygningar 1993, Pilotlicens 5 flygtimmar och 10 flygningar under 1993. Sänd endast ifylld blankett till ordföranden i Din klubb.

Nya kompetenstillägg

Du har fått nya kompetenstillägg påförda Elevkort under året och fyller kraven för förnyelse enligt fallet ovan. Sänd med Elevkort tillsammans med ansökningsblanketten.

Du fyller inte kraven för förnyelse vid årets slut

Elevlicens: Sök upp instruktör och genomför minst 10 flygningar.

Pilotlicens: 1) Ansök om elevlicens om Du flugit 10 flygningar. Flyg 5 timmar under 1994. När du nått dessa 5 timmar kan Du åter utan något mera begära att åter få Pilotlicens. Eller 2) Sök upp instruktör. Flyg fem timmar och 10 flygningar under hans övervakning eller gör förnyat praktiskt prov i sträckflygning. Sök därefter förnyelse.

Sportlicens

Innehav av sportlicens markeras på licensen. Du behöver bara sätta kryss i rutan på blanketten om Du anser att Du fyller kraven. Det finns ingen särskild blankett.

Viktig information till ordföranden

Kontrollera att **medlemsavgiften för 1994** är betald.

Du skall **granska ansökan** att den är korrekt och att den sökande är lämplig. Det är Du och inte FSF som skall göra den kontrollen. Du har rätt att vägra förnyelse och ta bort kompetenser som Du anser att piloten inte längre har. Skriv i så fall i klartext direkt på blanketten vad det gäller så specialgranskas den.

Eventuellt **Elevkort** skall följa blanketten. Om Elevkort saknas kan inte nya kompetenstillägg påföras licensen.

Se till att det i klubbens register finns antecknat vilka behörigheter som ansökts.

Kontrollera om de som söker **sportlicens** verkligen är lämpliga att delta i större nationella tävlingar. Stryk annars.

Kontrollera att försäkringsalternativ är valt.

Sänd ansökan vidare till **FSF, Box 20081, 161 02 Bromma**

Alla ansökningar om någon form av **instruktörsbehörighet** skall istället sändas till **Rolf Björkman, Backlöksvägen 103, 165 77 Hässelby.** Om Du gör fel riskeras att ansökan fördröjs avsevärt.

Kontrollera mot ansökan att **adressregistret** är rätt.

Det är inte tillåtet att flyga utan giltig licens. Förnya i god tid så gör Du livet enklare. Beräknad tid hos FSF är två veckor. Därtill kommer klubbens handläggningstid. Råd: Räkna med upp till en månad.

Nytt! Nytt!

Obligatorisk försäkring

Bakgrund

FSF/H beslutade på årsmötet att gå vidare med frågan om försäkring för hängflygpiloter. Bakgrunden var en motion inlämnad till årsmötet 1992 som resulterade i styrelsens förslag. Det kunde konstateras att endast en obligatorisk försäkring kunde ge vettiga försäkringspremier. Valet stod sedan mellan låga premier som alla kan acceptera men med oanständigt låga utfall och höga premier som kunde skrämma bort licensinnehavare och samtidigt få vettiga utfall och tillräcklig giltighet även utanför Sverige.

Hasse Johansson har sedan arbetat med frågan mot inriktning att få en obligatorisk försäkring men med valfrihet när det gäller omfång och åtföljande kostnad. Anbud har infordrats och flera försäkringsbolag hörde av sig. Det intressantaste budet har under sommaren sänts till klubbarna för yttrande. När detta skrivs har vi en vecka kvar på remisstiden men hittills inkomna svar visar på 100-procentig uppslutning.

Beslut

Styrelsen har beslutat att införa **obligatorisk pilotförsäkring** i form av gruppolycksfallsfösäkring f o m 1994. Beslutet kan återkallas under september om mot all förmodan flera negativa remissvar skulle komma in i elfte timmen.

Viktigt! Viktigt! viktigt!

Du skall på blanketten för förnyelse av licensen kryssa i ett av försäkringsalternativen. Om Du inte kryssar i något får Du automatiskt det lägsta. Försäkringsavgiften tas ut tillsammans med licensavgiften i övrigt. Avgiften som redovisas här är preliminär, men kommer troligen inte att avvika speciellt mycket.

Vi återkommer senare hur vi skall förfara med elever under utbildning som också skall omfattas.

Forts sid 27